3,80 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 3
März 2006
55. Jahrgang

Deutschland 3,80 €
Österreich 4,40 €
Schweiz 7,50 sFr
Benelux 4,40 €
Frankreich 4,40 €
Italien 5,- €
Dänemark 42,- dkr

B13411

BRANDAKTUELL:
16 Extra-Seiten
Nürnberger Messe

WERKSTATT
- Maschinen für die LPG
- 216 im Flockenwirbel

TESTS
- Minitrix-57
- Brawa-75
- Fleischmann-642

Allgäu-Winter
Gepflügte Schienen

H0-Module von der Saar
Stausee, Steinbruch, Magistrale

Letzte Bahnpost für Königsberg
Augen zu und durch



Heinz Schnabel: *Ein Leben für die Reichsbahn*

Der Pate der Saxonia

Lokomotiv-Fachmann aus Leidenschaft

Inhalt

VORBILD

Titelthema

Drehscheibe

LokoMotive

Geschichte und Geschichten

MODELL

Spielwarenmesse Nürnberg

Werkstatt

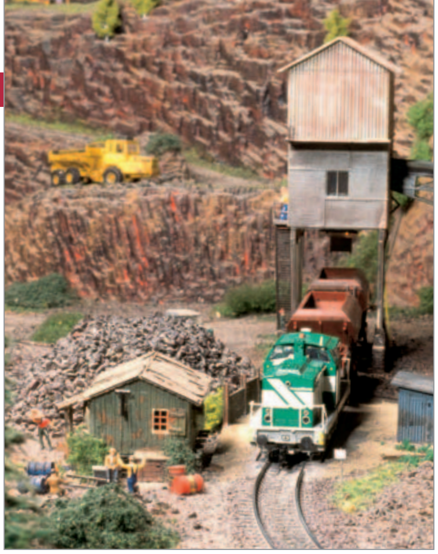
Probefahrt

Unter der Lupe

Test

Szene

AUSSERDEM



Hundeknochen 100

So heißt ein Prinzip zum Modellbahnanlagen-Betrieb, das der MEC St. Ingbert auf Modulen gekonnt umsetzt.



40 Finale ohne Ruhm

Mehr als 60 Jahre nach Kriegsende wird die Spur der letzten Bahnpost Berlin – Königsberg verfolgt.



16 Vielfach-Experte

Sein Meisterstück lieferte er ab, als 1989 die „Saxonia" wieder auf die Schiene kam: Heinz Schnabel.



Titel: Saxonia und Figur Piko; 243 Roco/Petau; Lokschuppen Kibri.
Foto: H. Bösherz, kleines Foto: K. Thiere/Slg. H. Schnabel

26 Ecco-nomisch

Einzelwagenverkehr rentiert sich nicht, meint die DB AG. Irrtum, es geht, sagt Ecco-Cargo, ein innovationsfreudiges Bahnunternehmen.





78 Tiefgefrorenes

Modellfahrzeuge erhalten realistische Winterspuren. Und der Eindruck trifft: Vergleiche ab Seite 34!

BAHNWELT AKTUELL

SACHSEN

Das Festjahr hat begonnen

● Am 12. Januar 2006 eröffnete der Schirmherr, Sachsens Ministerpräsident Prof. Dr. Georg Milbradt, auf einer Veranstaltung des Vereins zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V. (VSSB) das Festjahr „125 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen". Mit über 125 Veranstaltungen wird die Geschichte der Strecken mit 750 Millimetern Spurweite gewürdigt. Höhepunkte sind die fünf Festivals: Vom 29. April bis 1. Mai um Oschatz, vom 7. bis 9. Juli in Radebeul, zwischen 11. und 13. August im Zittauer Netz, vom 1. bis 3. September das IV. Festival parallel zum Tag der Sachsen auf der Preßnitztal- und Fichtelbergbahn und im Schmalspurmuseum Oberrittersgrün sowie als Abschluß das V. Festival am Ausgangspunkt des Schmalspurbahnbaus zwischen Wilkau-Haßlau und Carlsfeld vom 20. bis 22. Oktober. Für das Festjahr entstand ein offizieller Festsong, ein Titel von Peter Tschernig erhielt einen neuen Text: „Ich fahr die IV K 608". Auf der Veranstaltung wurde auch der Claus-Köpcke-Preis 2005 des VSSB verliehen. Preisträger ist die IG Preßnitztalbahn e.V., für den Wiederaufbau der Ende der 1980er-Jahre abgerissenen Preßnitztalbahn zwischen Jöhstadt und Steinbach, der zweite Preis ging an den Förderverein „Wilder Robert" e.V. gemeinsam mit der Gemeindeverwaltung Sornzig-Ablass, für den Wiederaufbau des Streckenabschnitts Nebitzschen – Glossen, der dritte Preis zum Traditionsverein Rollbockbahn e. V., mit dem Projekt der Restaurierung eines originalen Personenwagens. Zum ersten Mal wurde der „Claus-Köpcke-Medienpreis" verliehen: Das Team um Ingo Neidhardt erhielt ihn für die Buchreihe „Schmalspur-Album Sachsen". Am Ende der Festveranstaltung stellte Dr. Andreas Winkler, Vorsitzender des VSSB, ein ehrgeiziges Projekt des Vereins vor: Den Neubau einer Lok der Bauart I K. Diese Gattung eröffnete vor 125 Jahren den Betrieb auf den Schmalspurbahnen in Sachsen, es blieb leider kein Exemplar erhalten. In Zusammenarbeit der sächsischen Metallindustrie mit dem Dampflokwerk Meiningen soll die Lok entstehen. Weitere Informationen auf www.ssb-sachsen.de und www.schmalspur-dampf-sachsen.de.



Foto: K. Habermann

Gruppenbild mit Sachsens Ministerpräsident Milbradt (re.): Die diesjährigen Claus-Köpcke-Preisträger.



Foto: Schärlinger

Auf der Südostbahn-(SOB)-Strecke Arth-Goldau – Sattel-Aegeri kam es am 19. Januar 2006 zu einem Zugunglück. Gegen 20 Uhr fuhr ein vierteiliger SOB-Pendelzug auf einen großen Stein (siehe Bild), der auf den Gleisen lag. Der Zug entgleiste und fuhr anschließend gegen zwei Fahrleitungsmasten. Das Fahrzeug wurde stark beschädigt. Personen kamen nicht zu Schaden.

BUNDESTAG

Gutachten vorgelegt

● Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) hat am 17. Januar 2006 das noch vom letzten Bundestag in Auftrag gegebene Gutachten zu den Privatisierungsvarianten der DB AG vorgelegt. Die von der Beratungsgesellschaft Booz-Allen-Hamilton erstellte Studie untersuchte fünf Modelle, gab aber keine ausdrückliche Empfehlung für eines. Bei der folgenden Diskussion solle „Gründlichkeit vor Schnelligkeit" gehen, wie es aus der SPD-Fraktion hieß. Während B 90/Grüne und FDP nach einer ersten Sichtung Vorteile für die Herauslösung des Netzes sehen, meint die CDU/CSU-Fraktion: „Kein Modell ist das unumstritten Beste". DB-Chef Mehdorn las heraus, dass eine Trennung für den Eigentümer „erhebliche negative finanzielle Wirkungen" habe und die Kapitalmarktfühigkeit mit dem integrierten Konzern schneller erreichbar sei. Auch der Bundesrechnungshof schlägt eine Teilprivatisierung des DB-Verbundes vor, wenn sich einzelne Sparten nicht wie erwartet entwickeln oder wie im Falle der gescheiterten Übernahme des Hamburger Hafens Rückschläge eintreten. Die Gewerkschaft „transnet" lehnt eine Aufteilung der DB AG ab und droht mit Streiks, auch während der Fußball-WM. Diese Drohung wertet der Fahrgastverband „Pro Bahn" als „unverschämten Versuch, in das Entscheidungsrecht des Bundestages einzugreifen". Minister Tiefensee selbst will „weg von der Schwarz-Weiß-Diskussion bei der Bahnreform". Er will „in einem strukturierten Prozess die Fragen des Börsenganges gemeinsam mit allen Beteiligten gründlich, aber auch zügig besprechen."

DB REGIO

Adieu 627



Foto: Marquart

Die Garnitur steht bei einem Kreuzungsaufenthalt in Hausen im Tal.

● 627104 wurde zusammen mit 628004 am 19. Januar 2005 von Kempten nach Karlsruhe zum so genannten Stillstandsmanagement überführt. Von dort aus sollen sie demnächst mit den anderen abgestellten Triebwagen der Baureihen 627.0, 628.0 und 627.1 nach Polen gebracht werden. Neuer Betreiber ist die Koleje Mazowieckie, eine Nahverkehrstochter der PKP, die mehrere Strecken in der Umgebung von Warschau bedient. Mangels GSM-R-Funk beim 627 mußte die 218194 vorgespannt werden. Die Überführungsfahrt führte über die Donautal- und Schwarzwaldbahn, damit die Seite der Schraubenkupplung der 628-Hälfte für die Weiterfahrt nach Polen Richtung Osten zeigt. Am Tag zuvor hatte 627104, das letzte Fahrzeug dieser Reihe in Kempten und das einzige, das je Verkehrsrot lackiert war, seinen letzten Planeinsatz auf der Außerfernbahn nach Pfronten-Steinach. 628014, die zweite Hälfte des 628004, wurde letztes Jahr durch einen von spielenden Kindern verursachten Brand schwer beschädigt und wird in Kempten vor Ort zerlegt.



Foto: G. Habermann

Im Güterbahnhof Karlsruhe warten bereits zahlreiche ausgemusterte 624-Triebwagen auf ihr künftiges Schicksal.

DB AG / EBA

DB-Netzbeirat berufen

● Das im August 2005 novellierte Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) legte fest, dass das Eisenbahn-Bundesamt die DB Netz AG mit der Einrichtung eines Netzbeirates beauftragt. Das EBA hat nun 17 Mitglieder berufen, die am 13. Januar 2006 den Netzbeirat konstituierten. Der Netzbeirat soll die DB Netz AG unabhängig beraten. Dem Gremium gehören unter anderen an: Heimo Echensperger, Verband Deutscher Museums- und Touristikbahnen; Eckart Fricke, Railion; Hartmut Grasser, Rail4Chem; Dr. Martin Henke, VDV; Dr. Urs Kramer, Universität Marburg; Hans Leister, Connex; Jörg Manegold, DB Fernverkehr; Bernhard Wewers, Bundersarbeitsgemeinschaft der SPNV-Aufgabenträger. Zum Sprecher wurde Dr. Wolf Gorka (LNVG Niedersachsen) gewählt. Der Beirat verabschiedet Empfehlungen, die der Vorstand der DB Netz AG beraten muss.

Lust auf mehr statt aufs Meer



Dr. Karlheinz Haucke

Egal, wie auch die Gerüchteküche brodeln mag, die Spielwarenmesse Nürnberg, nach wie vor das Großereignis für die Modellbahnbranche im ersten Quartal jeden Jahres, macht Lust auf mehr. Nein, nicht Lust aufs Meer, wiewohl in diesen tieffrostigen Tagen Sommerträume von Sonne, Sand und Wellenrauschen durchaus wärmen können.

Das aber leistet unser Hobby auch. Zumal, wenn wir diesem in ordentlich beheizten Räumen nachgehen.

Kein Zweifel: Unsere liebste Freizeitbeschäftigung lebt, gewinnt in Zeiten wie diesen sogar an gesellschaftlichem Stellenwert. Was sich nicht nur darin äußert, dass heutzutage selbst als höchst ernsthaft geltende Persönlichkeiten kein Problem mit der Bekenntnis zum homo ludens, dem spielenden Menschen, haben. Vielmehr ist es die überfällige Abkehr vom klassischen Rollenverhalten: Seit Frauen und Mädchen vermehrt vom Tolerieren zum Mit- oder sogar Alleinmachen übergehen, gewinnt unser Hobby neue Fahrt.

Ehedem machte die holde Weiblichkeit nicht zuletzt deshalb gute Miene zum Spiel, wusste frau so doch wenigstens, wo sich der Partner Stunden über Stunden aufhielt. Das war gestern. Und das wurde mir schlagartig klar, als mir Freund Wilhelm unlängst eröffnete, dass seine Lebensabschnittsgefährtin nicht mit zum Sporttraining kommen könne, da sie gerade mit dem Bau ihres neuen Groß-Bahnbetriebswerks hinlänglich beschäftigt sei. Irrte ich mich, oder zeigte Wilhelm nicht sogar einen Anflug verständnisvollen Toleranzlächelns?

BAHNWELT AKTUELL

DB REGIO

Neue Triebwagen für Franken

● Die Bahn bestellt 30 Dieseltriebzüge der Baureihe 648.3 beim Fahrzeughersteller Alstom/Salzgitter im Gesamtwert von knapp 70 Millionen Euro. Die neuen Fahrzeuge setzt DB Regio Mittelfranken auf dem Dieselnetz rund um Nürnberg ein – die Regiotochter hatte die europaweite Ausschreibung um das Netz im Oktober 2005 gewonnen. Von Dezember 2007 an sollen die 648.3 ausgeliefert werden, zum Fahrplanwechsel 2008 nehmen sie ihren Betrieb auf. Mit den antriebstarken, bis zu 120 km/h schnellen Dieselfahrzeugen möchte die Bahn einen besseren Reisekomfort anbieten. Die klimatisierten Fahrzeuge sind außerdem mit einem Motor ausgestattet, der der neuesten EU-Abgasnorm 3a entspricht. Damit unterstreicht das Unternehmen die hohe Umweltfreundlichkeit des Schienenverkehrs. Gegenwärtig fahren Triebwagen der DB-Baureihe 648 bereits von Kiel und Braunschweig aus. Im Raum Nürnberg lösen sie Triebwagen der Baureihe 614 und auch 642 ab.



Foto: Emersleben

Auch die in Franken vertraute Baureihe 614 muss sich langsam auf die Ablösung vorbereiten.

SCHWEIZ

100 % Nichtraucher!

● Die wohl einschneidendste Veränderung zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 ist das Rauchverbot in allen Zügen sowie in geschlossenen und unterirdischen Räumen in den Bahnhöfen wie Schalterräumen und Wartesälen. Weiterhin erlaubt ist das Rauchen auf den Bahnsteigen. Die meisten Rauchenden zeigten Verständnis und hielten sich an die Neuerung, so die SBB. Sonst änderte sich zum Wechsel wenig: Ein Jahr nach dem großen Fahrplanwechsel bezeichneten SBB-Verantwortliche das Projekt „Bahn 2000" als Erfolg mit 9,4 Prozent mehr gefahrenen Personenkilometern und 7,5 Prozent mehr Reisenden im Fernverkehr. General- und Halbtaxabonnements sind stark im Trend. Die Pünktlichkeit lag über dem von Bund und SBB vereinbarten Zielwert von 95 Prozent. Trotzdem müsse punktuell weiterhin an Qualitätsverbesserungen gearbeitet werden.



Foto: Armin Schmutz

Kein blauer Dunst mehr in den Schweizer Bahnhöfen und Zügen. Raucher müssen ihre Kippen vorher löschen.

ZWISCHENHALT

■ **Verkauf geplatzt:** Der Senat der Freien und Hansestadt Hamburg hat die Verhandlungen mit der DB AG über den Verkauf der Hamburger Hafen und Logistik AG abgebrochen. Zuvor ließ Bahnchef Mehdorn verlauten, dass der Sitz der DB-Zentrale in Berlin bleibe. Hamburg hatte den Umzug zur Bedingung für den Verkauf gemacht.

■ **Die Dresdner Verkehrsbetriebe** haben bei Bombardier Transportation zehn weitere Niederflurstraßenbahnen „Flexity Classic" in Auftrag gegeben. Sie sollen zwischen Januar und August 2008 geliefert werden, eine Option sieht weitere zehn Züge vor.

■ **Die 528055 hat vom EBA** Ende 2005 die Deutschland-Zulassung erhalten, nachdem die 1999 entwickelte Leichtölfeuerung die Bauartzulassung bekommen hatte. Fahrten sind derzeit noch keine geplant.

■ **Gleisanschlüsse** fördert der Bund auch in diesem Jahr wieder mit 32 Millionen Euro. Das Programm wurde im Herbst 2004 aufgelegt und läuft über fünf Jahre.

■ **In Österreich** streiten Regierung und die Gewerkschaft der Eisenbahner (GdE) um die Reform des Schienennahverkehrs: Die Regierung will ihn verstärkt in die Verantwortung der Bundesländer geben. Die GdE wirft der Regierung vor, sie wolle den Nahverkehr „kaputtsparen".

■ **Auf der Klausur** der großen Koalition in Genshagen wurde ein 25-Milliarden-Euro-Investitionspaket geschnürt, von dem dem Verkehr bis 2009 4,3 Milliarden zufließen sollen. Da der Straßenbau die zusätzlichen Gelder „dynamisch und kurzfristig" einsetzen könne, wird er 2006 überdurchschnittlich von den Mitteln profitieren.

■ **Die Rennsteigbahn** hat erneut davor gewarnt, auf den Gleisen der Strecke Ilmenau – Schmiedefeld Ski zu fahren. Wiederholt habe man Spuren auf dem Bahndamm entdeckt, hieß es von verantwortlicher Seite.

■ **Der Bahnhof Gesundbrunnen** in Berlin soll nun doch seinen Namen behalten und nicht in „Nordkreuz" umbenannt werden.

■ **Die Fachhochschule (FH) Erfurt** bietet in Kooperation mit der DB Netz AG ab dem Wintersemester 2006/07 einen Studiengang für Bahnbetrieb und Infrastruktur an.

■ **In Chemnitz** trafen erstmals Vertreter des Industriemuseums, des Sächsischen Eisenbahnmuseums Hilbersdorf und der Straßenbahnfreunde zusammen. Sie wollen künftig als „Freundeskreis der technikhistorischen Museen in Chemnitz" wirken.

■ **DB Regio NRW** hat bei einem Konsortium aus Bombardier und Alstom 78 vierteilige S-Bahn-Züge bestellt. Sie sollen zwischen 2008 und 2012 ausgeliefert werden und als BR 422 auf der S7 Solingen – Düsseldorf und der S9 Haltern – Wuppertal ältere Fahrzeuge ersetzen.

■ **Die RENFE** hat bei Bombardier und Patentes Talgo 30 Hochgeschwindigkeitszüge des Typs AVE S-102 bestellt. Nach deren Auslieferung (2008 bis 2010) sind dann 46 AVE-Züge im Dienst.

■ **In einem Rechtsstreit** unterlag DB Energie vor dem Verwaltungsgericht Köln. In den Nutzungsbedingungen von DB Energie über die Behandlung von Zugangsberechtigten sah das EBA einen Verstoß gegen das Diskriminierungsverbot und untersagte diese per Bescheid. DB Energie klagte dagegen, das Gericht lehnte ab.

■ **Dänemark und Schweden** schreiben den Öresundverkehr aus. Es sind die Strecken ab Öresundbrücke/Grenze – Malmö nach Göteborg, Kalmar und Karlskrona. Die Vergabe erfolgt im Februar 2007, der Vertrag läuft von 2008 bis 2015.



Foto: Mann

Das Fahrplanwechsel-Wochenende bescherte dem Odenwald eine Reihe interessanter Sonderzüge: Am 10. Dezember 2005 kam die Heilbronner 38 3199 mit einem Sonderzug von Stuttgart über Lauda, Wertheim und Aschaffenburg durch das Maintal, bog dann auf die Darmstädter Strecke bis Babenhausen (Hessen) ab und fuhr über die Odenwaldstrecke mit Aufenthalt in Michelstadt zurück nach Stuttgart. Der Zug passiert den Bahnhof Höchst, der wegen eines Umgehungsstraßenbaus sein Umfeld in den nächsten Wochen stark verändern wird.

SCHWEIZ

Trassenvergabe neu geordnet

● SBB, BLS und SOB gründeten zusammen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) eine unabhängige Aktiengesellschaft für die Trassenvergabe. Die entspricht einer Anforderung der EU, wonach ausdrücklich eine organisatorische und rechtliche Trennung zwischen den Antragstellern und der Trassenvergabestelle bestehen muss. Bisher arbeiteten SBB und BLS diesbezüglich unter einem Dach zusammen und vergaben die Trassen schon bisher (im Free Access) diskriminierungsfrei.

FERNVERKEHR

ER-20-Tests fortgesetzt

● Eine erneute ER-20-Probefahrt vor Eurocity-Zügen zwischen München und Lindau fand am 13. Januar 2006 statt. Beim ersten Test am 29. September 2005 (siehe MEB 12/2005) gab es Probleme bei der Energieversorgung der SBB-EW-IV-Speisewagen. Die ER 20 liefern eine Wechselspannung von 1000 V/50 Hz. Die Speisewagen sind jedoch nur für eine Spannung von 1000 V/16 2/3 Hz ausgelegt. Die Sitzwagen der EC-Züge sind für eine Spannung von 1000 V, 16 2/3 Hz bis 50 Hz ausgelegt. Für den Einsatz der ER 20 müssen die SBB-Speisewagen umgebaut werden. Die SBB schickten am 12. Januar 2006 mit dem EC 197 zusätzlich zum normalen einen weiteren, umgebauten Speisewagen mit. Dieser lief ab Lindau mit getrennter Zugheizleitung am Schluss des Zuges bis München, da die planmäßigen Loks der Baureihe 218 nur den nicht umgebauten Speisewagen mit Strom versorgen können. In München angekommen, wurden die beiden Speisewagen für nächtliche Versuche im Zugverband getauscht. Nachdem diese erfolgreich verliefen, fuhr ER 20 005 am nächsten Morgen vor EC 196 planmäßig von München nach Lindau. Die Lok verblieb in Lindau und fuhr am Nachmittag die Züge EC 195 nach München und den EC 190 wieder nach Lindau, da dieser Wagenpark den umgebauten Speisewagen enthielt. Der Fernverkehr beabsichtigt, ab 1. März 2006 die EC-Züge (Zürich) – Lindau – München mit ER 20 zu bespannen. Voraussetzung ist allerdings der Umbau der SBB-EW-IV-Speisewagen.

Foto: Marquart



Besondere Fuhre in Kempten: Neben den beiden Speisewagen führte der EC 196 auch einen SBB-Panoramawagen, die doch noch nicht ausgemustert wurden, mit.

■ **Etwa 100 QJ-Dampfloks aus China** will angeblich die Eisenbahn in Nordkorea erwerben. Zwar fährt und plant man dort auch mit E-Loks, doch bricht das Stromnetz oft zusammen.

■ **Pendler in Frankreich** haben die Abfahrt eines Zuges von Paris Gare du Nord nach Laon verhindert, indem sie sich auf die Gleise setzten: Der mit 45 Minuten Verspätung eingetroffene Zug hatte zu wenige Wagen. Erst nachdem die SNCF zwei zusätzliche Wagen stellte, gaben die Passagiere auf.

■ **Siemens gewinnt Lokomotivauftrag** in Portugal. 15 Maschinen des Typs ES46F1 im Gesamtwert von 70 Millionen Euro sollen ab 2008 zur Auslieferung kommen.

■ **Die DB AG und die SBB** wollen im Marketing künftig unter dem Namen Rheinalp kooperieren. Beide Bahngesellschaften möchten so für mehr Personenverkehr zwischen den beiden Nachbarländern sorgen. Ein ICE 1 wurde dafür eigens auf den Namen Zürich getauft.

■ **Dr. Volker Kefer** wird neuer Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG. Der 50-jährige war bis vor kurzem noch Geschäftsgebietsleiter des Bereichs Lokomotiven bei Siemens Transportation Systems.



Foto: Mann

Am 28. Dezember 2005 bespannte 181 206 den Berufspendler-IC 2328 von Aschaffenburg nach Frankfurt. Dieser Zug ist seit Fahrplanwechsel die erste 181-Planleistung seit 25 Jahren in Aschaffenburg.

BAHNWELT AKTUELL

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Brüggemann

Am 16. November 2005 erfolgte der offizielle Startschuss für den Umbau des Bahnhofs Reinbek. Das alte Bahnhofsgebäude wird abgerissen, ebenso das bekannte Stellwerk von Reinbek. Reinbek liegt an der Hauptstrecke von Hamburg nach Berlin und der S-Bahn-Linie S 21 nach Aumühle. Völlig neu gebaut wird ein 140 Meter langer und 96 Zentimeter hoher Mittelbahnsteig für die Fahrtrichtungen nach Hamburg und Aumühle. Der Bahnsteig wird über eine neue, bis zur Schlossseite durchgehende Tunnelanlage mit zwei Aufzügen und Treppen zu erreichen sein und ist im Bereich dieser Zugänge überdacht. Im Zuge der umfassenden Neugestaltung der Station wird eine bequeme Verknüpfung zwischen S-Bahn- und Busbetrieb geschaffen. Bekannt wurde das Stellwerk Reinbek auch durch das H0-Modell eines bekannten Modellbahnherstellers. Wir wollen von Ihnen wissen, welche Firma das Stellwerk Reinbek im Programm hat?



Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. März 2006 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, MEB-Verlag, Stichwort Fragezeichen, Biberacher Straße 94, 88339 Bad Waldsee. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 Exemplare einer DVD aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Januarheft lautete: „Mansfelder Bergwerksbahn, 125 Jahre". Gewonnen haben: Mey, Harry, 02788 Hirschfelde; Rohleder, Mirko, 06198 Beesenstedt; Pätz, Lisa-Marie, 39175 Biederitz; Warnke, Christel, 39340 Haldensleben; Schiele, Nico, 34128 Kassel; Nitz, Stephan, 12619 Berlin-Kaulsdorf; Kuhlmann, Maria, 18209 Reddelich; Schmotz, Ulrich, 74906 Bad Rappenau; Wolfsteller, Johanna, 04828 Bennewitz; Horst, Holger, 21255 Tostedt; Uden, Edward, 25355 Barmstedt; Spaar, Regina, 12557 Berlin; Lichtner, Wolfgang, 99734 Nordhausen; Golitz, Jörg, 06333 Hettstedt; Stöhr, Christa, 04279 Leipzig; Wedler, Hartmut, 37441 Bad Sachsa; Gügel, H.-P., 99091 Erfurt; Rexhäuser, Angelika, 36433 Kaltenborn; Höhr, Daniel, 69226 Nußbach; Michelmann, Sven, 15537 Grünheide.

SCHWEIZ

Crossrail AG verkauft

Die mit der Fusion der beiden Bahngesellschaften BLS Lötschbergbahn und Regionalverkehr Mittelland (RM) nicht mehr ins Geschäft passende RM Cargo/Crossrail wurde am 1. Januar 2006 an die australische Firma Babcock & Brown (BNB) verkauft. Der Investor zeigt sich überzeugt, dass der Bedarf für intermodale Dienste in Europa stark wachsen wird, und beabsichtigt, den Aktionsradius der Crossrail zu erweitern und in neue Märkte vorzustoßen. Bisher führte Crossrail je ein Zugpaar von Duisburg nach Wiler und nach Domodossola sowie diverse Güterzüge in der Schweiz. Die neue Crossrail AG wird rund 50 Mitarbeiter beschäftigen, verfügt über fünf E-Loks und mietet fünf weitere für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland dazu.

FERNVERKEHR

Neue Nachtverbindung

Eine neue Schlafwagenverbindung von Frankfurt (Main) nach Warschau nahm am 12. Dezember 2005 ihren Betrieb auf. Infolge Baumaßnahmen in Brüssel und Umgebung änderte man den Abgangs- beziehungsweise Zielbahnhof für das Zugpaar EN 348/349 „Jan Kiepura". Der Stammzug fährt von Frankfurt über Köln – Dortmund – Hannover bis Warschau und führt auch einen Kurswagen bis Minsk (Weißrußland) sowie weitere Schlafwagen bis Moskau mit. Die PKP- und DBAG-Schlaf- und -Liegewagen sind einheitlich blau und beige lackiert und tragen den Schriftzug „EN Jan Kiepura".



Foto: Gerlach

Zwischen Frankfurt (Main) und Frankfurt (Oder) wird das Zugpaar planmäßig mit der Baureihe 120 bespannt, ersatzweise kommt jedoch auch die Baureihe 101 zum Einsatz.



Foto: Bachmann

232 066 der polnischen Firma PCC Rail Szczakowa S.A. präsentiert sich frisch lackiert am 22. Dezember 2005 auf dem Bahnhof Guben. Die ehemalige 132 066/232 066 der DR beziehungsweise DB AG ging Mitte der 1990er-Jahre in orientroter Lackierung mit Latz und bosnischem Eisenbahnlogo an den Stirnseiten als Wiederaufbauhilfe nach Bosnien und kehrte vor einiger Zeit nach Zentraleuropa zurück.



Foto: Dollinger

Seit 30. November 2005 ist die E-Lok-Flotte der Bahn um eine Werbelok reicher: China Airlines präsentierte in Hamburg die 101 122, die nun für Taiwan als Urlaubsland sowie für China Airlines als Carrier dorthin wirbt. Schon seit 1. April 2004 kooperieren die DBAG und China Airlines; so gelten Tickets der Fluggesellschaft auch in Zügen zum Flughafen. Die Aufnahme zeigt die neue Werbelok mit IC 329 „Alpenland" auf dem Weg nach Seefeld in Tirol am ersten Weihnachtsfeiertag.

Der Schwellenleger

Recht und Ordnung

Haben Sie schon einmal an der Versteigerung eines Fahrzeugs von Post, Bundeswehr oder Polizei teilgenommen? Da kann man mitunter ein echtes Schnäppchen machen. Kübelwagen der Bundeswehr, die zu bunten Spaßmobilen wurden, oder Postbullis, zu Wohnmobilen umgebaut, trifft man immer wieder auf den Straßen. Die DB AG verkauft ihre Dienstwagen auch im „DB Fuhrpark-Service" Vielversprechend heißt es dort: „Suchen Sie in der großen Online-Datenbank nach Ihrem neuen Gebrauchten und finden Sie Ihr Traumauto!". Nur Lokomotiven lässt der Bahnkonzern lieber verschrotten, damit nur ja kein Konkurrent die begehrten Kraftpakete erhält. Diese Praxis hat gerade erst wieder der Bund der Steuerzahler völlig zu Recht kritisiert. Aus Sicht der DB-Manager kann man für dieses Vorgehen sogar Verständnis haben, aber noch ist die DB AG zu 100 Prozent ein Staatsunternehmen, das am Tropf des Steuerzahlers, der auch vor vielen Jahren die Anschaffung der Loks finanzierte, hängt. Hier muss die unternehmerische Freiheit ein Ende haben und es ist eine dringliche Aufgabe des Bundes, als Eigentümer und Gesetzgeber schnellstmöglich einzuschreiten. Die Shareholder des Bahnkonzerns sind wir Lohn-, Mehrwert- und Benzinsteuerzahler. Es ist nicht einzusehen, dass der Bahnkonzern auf Erlöse durch Verkauf zu marktfähigen Preisen verzichtet und anschließend wieder staatliche Alimentation fordert. Finden sich keine Käufer für die Gebrauchtloks, dann steht der Verschrottung nichts im Weg.

NORD-OSTSEE-BAHN

Geschäftsführer abgelöst

Nach der ersten Pannenwoche der NOB auf der Marschbahn im Dezember hatte sich der Betrieb zunächst einigermaßen stabilisiert. Doch zwischen Weihnachten und Silvester kam es wieder zu heftigen Störungen: Züge blieben erneut liegen, defekte Türen und zwei Schienenbrüche sorgten für weitere Verspätungen. Die Bürgermeisterin von Westerland, Petra Reiber, beschwerte sich mehrmals bei der NOB. Sylter Geschäftsleute sollen mit Schadensersatzforderungen gedroht haben. Der Aufgabenträger, die LVS (Landesweite Verkehrsservicegesellschaft mbH), drohte der NOB mit Kündigung und Neuausschreibung der Marschbahn. Der LVS-Geschäftsführer Bernhard Wewers äußerte sich verärgert: „Wir sind mit den ersten Betriebswochen der NOB nicht zufrieden. Für Dezember haben wir die Zahlungen an die NOB deshalb bereits um 25 Prozent gekürzt." Die NOB musste Maßnahmen und Ersatzkonzepte vorlegen. Verkehrsminister Dietrich Austermann fand keine freundlichen Worte für die NOB. Auch das schlecht geschulte Personal geriet in die Kritik. Zugbegleiter wussten etwa nicht, wie sie Bremszettel ausfüllen müssen. Von anderen Connex-Gesellschaften wurde weiteres Personal angefordert. So traf man Lokführer der Bayerischen Oberlandbahn oder Schaffner von der Nordwest- und Lausitzbahn. Das NOB-Personal bekam die Wut der Fahrgäste zu spüren. Die NOB ging in ihrer Kulanz so weit, dass Reisende bei liegengebliebenen Zügen den gesamten Fahrpreis erstattet bekamen. Viele wünschten sich die DBAG zurück. Die Vossloh-Loks DE 2700 bleiben das größte Sorgenkind. Dazu kamen etliche Kinderkrankheiten der Bombardier-Wagen. Die NOB möchte dennoch künftig auf die Vossloh-Loks setzen. Die Frage, ob es Ausschreibungsbedingung gewesen sei, mit Loks aus Schleswig-Holstein zu fahren, konnte Suzanne Thomas von der NOB nicht beantworten. Nun wird beabsichtigt, sich von den ÖBB Eurorunner zu leihen. Als Reserve kamen drei zusätzliche Talent-Tw von Connex-Schwestergesellschaften und weitere drei von Angel Trains zur NOB. Anfang Januar löste die NOB das Hauptproblem: Man verzichtete auf den Wendezugbetrieb, und seitdem fahren die Züge relativ zuverlässig. Der Plan, den Marschbahnzug als Interconnex nach Köln zu verlängern, ist vom Tisch. Derzeit wird lediglich die Verlängerung nach Berlin verfolgt. Den glücklosen bisherigen NOB-Geschäftsführer Karl-Heinz Fischer ersetzte nun Steffen Höppner.

Foto: Brüggemann



In Hamburg-Altona, Westerland und zwei Unterwegsbahnhöfen wurden Bahnsteigkanten durch die Trittstufen der NOB-Wagen beschädigt. Die NOB-Züge sollen mit ausgefahrenen Trittstufen, die sich an die Bahnsteigkante pressen, abgefahren sein.



Foto: Brüggemann

Die zwei NOB-eigenen Eurorunner DE 2000-01 und 02 sowie drei angemietete Siemens-Dispoloks ER 20-01, 08 und 10 laufen zuverlässig und mussten häufig liegengebliebene DE 2700 abschleppen.

BAHNWELT AKTUELL

DB AUTOZUG

Neue Baureihen



Foto: Brüggemann

Die 115 293-3 noch mit dem Aufkleber „3-Löwen-Takt",der die baden-württembergische Herkunft verrät, im Werk Hamburg-Langenfelde. Im Hintergrund stehen weitere DB-Autozug-115.

● DB Autozug hat 20 Loks der Baureihen 110 und 113 zur neuen Baureihe 115 umnummeriert, wie Bahnsprecher Andreas Sahlmann erklärte. 15 Loks der Baureihe 120 sollen die Nummer 121 erhalten, führte Sahlmann weiter aus. Beheimatet sind alle DB-Autozug-E-Loks im Bw Berlin-Rummelsburg. Bei der Baureihe 218, die vor den Autozügen zwischen Niebüll und Westerland zum Einsatz kommen, ist eine Umnummerierung noch nicht vorgesehen. Die Baureihe 215.9 wurde von DB Autozug durch die Baureihe 218 ersetzt. In Niebüll stehen diverse von DB Autozug abgestellte 218. In Hamburg kommen die 115 künftig auch im Rangierdienst zum Einsatz, zum Bereitstellen und Abräumen von Zügen.

MÜNCHEN

Erste Ausbaustufe beendet

● Für die S-Bahn München und ihre Fahrgäste hatte der Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2005 besondere Bedeutung. So konnte zu diesem Datum nicht nur der vierte Außenast (S 2 nach Dachau) auf einen Zehn-Minuten-Takt in der werktäglichen Hauptverkehrszeit umgestellt werden, auch der Abschluss des mehrjährigen Ausbauprogrammes mit vielfältigen Verbesserungen an Infrastruktur und Fuhrpark wurde gefeiert. Ende 1998 schlossen das Bayerische Wirtschaftsministerium und DB Regio einen Vertrag über das damals so genannte 520-Millionen-DM-Ausbauprogramm der Münchner S-Bahn. Die weitreichendste Maßnahme war der grundlegende Umbau des Stammtunnels in der Münchner Innenstadt zwischen Haupt- und Ostbahnhof. Mit Totalsperrungen an etwa 50 Wochenenden von Samstagabend bis Montagmorgen wurden hier nicht nur die Anlagen auf ein modernes und den aktuellen Sicherheitsanforderungen entsprechendes Niveau gebracht, es wurden auch die Voraussetzungen geschaffen, um statt 24 Zügen je Stunde und Fahrtrichtung jetzt bis zu 30 Züge durch das Nadelöhr des Münchner Stadtverkehrs zu leiten. Neben weiteren Streckenausbauten, stellvertretend sei der Doppelspur-Ausbau der S 2 (jetzt S 5) von Giesing nach Deisenhofen und die weitreichenden Verbesserungen an der S 2 zwischen Laim und Petershausen genannt, war die Fahrzeugfrage ein Kernthema. Die nach über 30 Jahren an den Rand ihrer Leistungsfähigkeit geratenen Triebzüge der Baureihe 420 waren schon länger ein Auslaufmodell. Binnen weniger Jahre ist es gelungen, den kompletten Fuhrpark auf jetzt 238 Garnituren der Baureihe 423 umzustellen. Ein wesentlicher Teil der Steuerung des S-Bahn-Betriebes konnte in ein neues Stellwerk in der zwischenzeitlich neu errichteten Betriebsleitzentrale für Bayern an der Richelstraße übernommen werden. Trotz der großen Erleichterungen, die die Summe aller Einzelaktionen für das Gros der Fahrgäste mit sich bringt, werfen die nächsten, dringend notwendigen Bauplanungen ihre Schatten voraus. Alle zukünftigen Verbesserungen im Fahrplanangebot hängen von der Beseitigung des Stammtunnel-Problems ab. Schon die kleinste Störung führt trotz ausgefeilter Notfallprogramme zu stundenlangen Unregelmäßigkeiten. Dort hilft nur ein zweiter Stammtunnel, das große Bauprojekt der Münchner S-Bahn in den nächsten Jahren.

TOP UND FLOP

TOP: Freie Fahrt zum Trauergottesdienst

Am 10. Januar fand im Münster St. Zeno in Bad Reichenhall ein Trauergottesdienst für die Opfer des Hallenunglücks statt, bei dem 15 Menschen ums Leben kamen. DB Regio Oberbayern gewährte allen Gottesdienstbesuchern die freie An- und Abreise: Zwischen 16 und 22 Uhr konnten alle Züge zwischen Berchtesgaden und Freilassing ohne Fahrschein benutzt werden. Das Münster St. Zeno ist nur wenige Fußminuten vom Bahnhof Bad Reichenhall entfernt.

FLOP: Aus für Interregio



Foto: Seraphin

Es ist eh nur ein trauriger Abklatsch, was zwischen Berlin und Chemnitz verkehrt, gemessen an der Blüte des Interregio-Systems Ende der 90er-Jahre. Ab 28. Mai 2006 werden auch diese letzten Reste aus dem Fahrplan verschwinden. Damit ist nicht nur das beliebte deutsche Zugsystem Geschichte, sondern auch die Direktverbindung von Chemnitz in die Bundeshauptstadt. Die Bürgermeister der sächsischen Anliegerstädte wollen das nicht hinnehmen: Ein Protestschreiben ging an DB-Chef Mehdorn, außerdem sind sie auf der Suche nach einem privaten Betreiber.

FERNVERKEHR

Neue EC–Verbindung Lubljana – Prag



Foto: Haslebner

Die slowenische 362.027 mit Zug EC 100 bei der Einfahrt in Zidani Most am 18. Dezember 2005.

● Seit dem Fahrplanwechsel gibt es dank den Zügen EC 100/101 eine neue Direktverbindung zwischen der slowenischen und der tschechischen Hauptstadt. Das Wagenmaterial stellt die ČD. Ein durchgehender Loklauf findet noch nicht statt, es wechseln ČD, ÖBB und SZ im jeweiligen Streckenabschnitt. Der Zug führt den Namen „Joze Plecnik", nach dem slowenischen Architekten Joze Plecnik (1872-1957).



Foto: Heiderich

Die BR 141 gehörte lange zum vertrauten Bild auf hessischen Gleisen. Nun sind wieder Reservemaschinen aus Schleswig-Holstein nach Kassel zurückgekehrt. Am 1. Dezember 2005 wartet 141 402 im Bereich Kassel Hbf auf neue Einsätze.

INDUSTRIEBAHN

Schwerer Unfall

● Zu einem schweren Zugunglück kam es am 16. Januar 2006 auf der Zechenbahnstrecke der DSK-Anthrazit-GmbH in Ibbenbüren. Vermutlich aufgrund eines Rangierfehlers des Lokführers geriet ein aus 16 Waggons bestehender, mit der Elektrolok E 101 bespannter Kohlezug im Bereich des Zechengeländes über den Scheitelpunkt an der Grenze des Zechenbahnhofs und konnte nicht mehr gebremst werden. Bei Rangierfahrten auf dem Werksgelände ist eine unmittelbar hinter der Werksgrenze gelegene Weiche stets in Richtung eines stumpf endenden Schutzgleises gelegt, um ungesicherte Fahrten auf der anschließenden stark abschüssigen Zechenbahnstrecke in Richtung Bahnhof Esch zu verhindern. Auf dieses Schutzgleis geriet der komplette 1500 Tonnen schwere Zug ungebremst, riss den am Ende des Gleises stehenden Prellbock aus der Verankerung und kam erst im Vorgarten rund zwei Meter vor dem Giebel eines Wohnhauses zum Stehen. Der Lokführer hatte sich zuvor durch einen Sprung von der Lok gerettet und blieb unverletzt. Die Bergung gestaltete sich schwierig, da sich zwei Waggons mit der Lokomotive verhakt hatten und zudem ein Kippen der Lok in Richtung Wohnhaus befürchtet wurde. Erst drei Tage nach dem Unglück konnte die 80 Tonnen schwere Elektrolok geborgen werden. Die Zechenbahnleitung prüft derzeit, ob eine Reparatur der Lokomotive möglich ist. Die Betriebsabwicklung im Bereich der DSK-Zechenbahn in Ibbenbüren ist aufgrund der topografischen Gegebenheiten aufwendig: Nach Gestellung eines Zuges im Zechenbahnhof setzt sich eine der beiden vorhandenen Elektrolokomotiven vor den Zug. An das Zugende wird jeweils ein Schlusswagen rangiert, in dem sich während der Fahrt der Zugführer aufhält. Alle Zugfahrten der Zechenbahn werden mit Lokführer, Zugführer und Rangierer gefahren. Aus Sicherheitsgründen befindet sich die Lokomotive bei Zugfahrten ausschließlich auf der Talseite in Richtung Bahnhof Esch, bergwärts in Richtung Zechenbahnhof werden die Züge geschoben. Die beiden Elektrolokomotiven E 101 und E 102 wurden 1963 von den Firmen Krupp (Mechanik) und AEG-Telefunken (Elektronik) gebaut.



Foto: Schumann

Lok E 101 der Zechenbahn der DSK-Anthrazit-GmbH kam am 16. Januar 2006 erst im Vorgarten eines Wohnhauses zum Stehen, nachdem durch einen Rangierfehler der Zug außer Kontrolle geraten war und ungebremst auf ein Schutzgleis geleitet wurde.



Foto: Witry

Mehrere französische 461000-Dieselloks von SNCF-Fret stehen täglich im Dillinger Bahnhof und zeugen von den wachsenden grenzüberschreitenden Bahnaktivitäten im Saarland.

Zeitreise

Trauriger Blick von der Brücke



Vor 14 Jahren ahnt man angesichts der Geschäftigkeit noch nicht, dass die Eisenbahn hier keine Zukunft mehr haben würde.

Foto: Emersleben

Geschäftiges Treiben auf den Ladestraßen, Kühlwagen, so weit das Auge reicht, das ist schon seit gut zehn Jahren Geschichte. Seitdem wächst und blüht das Unkraut zwischen den Schwellen hervor. Der Wriezener Güterbahnhof in Berlin, zwischen den S-Bahnstationen Warschauer Straße und dem Ostbahnhof gelegen, hat keine Zukunft mehr. 1987 blühte der Bahnhof noch einmal richtig auf, als eine Ausstellung mit historischen Fahrzeugen, von der E 77 bis hin zur BR 64, zum Besuch einlud. Der Blick von der Warschauer Brücke zeigte immer interessante Facetten der Bahn, Loks der Baureihe 232/234 mit wartenden Reisezuggarnituren zum Bahnhof Lichtenberg oder aber eine 202 mit einer Überführung zum damaligen RAW „Franz Stenzer" (1994 stillgelegt), einem Werk für die Reparatur der DR-Kühlwagen. Seit kurzem sind die letzten Formsignale, Weichen und Gleise verschwunden. Die alten Backstein-Dienstgebäude fielen dem Bagger zum Opfer, das Areal bekommt eine neue Zukunft. Das 13,7 Hektar große Gebiet soll ab Ende 2005 geräumt, erschlossen und schließlich bebaut werden. DB Services Immobilien leitet die gesamte Aktion. Das Bebauungsplangebiet, das mit Nachbargrundstücken insgesamt 26 Hektar umfasst, wird durch eine Straße zugänglich gemacht. Auf dem einstigen Bahnhofsgelände entstehen drei große Grundstücke. So wird neben einem Bau- auch ein Großmarkt der METRO-Gruppe entstehen. Mit dieser Bebauung sind auch ursprüngliche Pläne, die Wriezener Bahn von Lichtenberg kommend wieder bis zum Endbahnhof an der Straße der Pariser Kommune zu führen, nur noch Makulatur. Die notwendigen Investitionen lassen auch einen aktiven Besteller von Nahverkehrsleistungen von einem Bauantrag abschrecken. In Zukunft wird nur noch ein Gleis an den Wriezener Güterbahnhof erinnern. Es ist das Ausziehgleis für das Werk der Talgo-Deutschland-GmbH. Diese macht auf einem Teil des ehemaligen RAW-Geländes heute die Flotte von DB „NachtZug" für den nächsten Einsatz wieder fit. Mit dem Abriss der Anlagen des Ostgüterbahnhofes, dem Bw Ostbahnhof und nun auch den Anlagen des Wriezener Güterbahnhofes ist der Blick von der Warschauer Brücke in Richtung Westen um einiges ärmer geworden.



Der Wriezener Güterbahnhof muss dem nächsten Baumarkt weichen. Die Fläche geht dem Eisenbahnbetrieb unwiederbringlich verloren.

Foto: Emersleben

Vom 7. bis 9. Januar 2005 unternahm ein Flirt-Triebzug der SBB Tests in NRW. Im Auftrag der Eurobahn fuhr das moderne Stadlerfahrzeug zwischen Dortmund und Münster, Münster und Bielefeld, Dortmund und Soest sowie Hamm und Warburg. Am 7. Januar passiert es Dortmund.



Foto: Henschel



Foto: Luttenberger

Am 12. Januar 2006 erfolgte die Überführung der in der Posthalle in Wien West zwischengelagerten ÖBB-Nostalgieloks nach Straßhof. 2143.037 hatte 1044.501, 1141.028, 1110.023, 1010.002, 1046.005, 1041.001 sowie drei Hilfszugwagen am Haken, als sie mit ihrem Zug 92234 in Wien Süd Frachtenbahnhof kurz anhalten musste.

DB AG

WM-Botschafter-Züge

● Alle ICE der Deutschen Bahn werden Botschafter für die FIFA-Fußball-WM 2006™. Bahnchef Hartmut Mehdorn präsentierte am 20. Januar 2006 im neuen Berliner Hauptbahnhof während eines Fototermins das Weltmeisterschafts-Logo auf einem ICE-T der Baureihe 411. Insgesamt werden alle 214 Hochgeschwindigkeitszüge der Deutschen Bahn in den kommenden Wochen im Bereich der Eingangstüren der Steuerwagen oder auf den Triebköpfen mit dem WM-Signet versehen. In ganz Deutschland sowie auf den Linien in die Schweiz, die Niederlande, nach Belgien und Österreich sollen die Züge für die WM werben und das Engagement der Bahn und ihrer Mitarbeiter transportieren. Die Bahn ist offizieller Mobilitäts- und Logistikdienstleister der FIFA-Fussball-Weltmeisterschaft 2006 und gehört zu den sechs offiziellen nationalen Förderern der WM.



Foto: Emersleben

Das Bild zeigt am 20. Januar 2006 den ersten ICE-T-411 im Bahnhof Berlin-Friedrichstraße, der mit diem WM-Logo neben den Einstiegen unterwegs ist.



Foto: Barth

Vor den IC-Zügen zwischen Nürnberg und Dresden kommt jetzt eine 218-Doppeltraktion zwischen Nürnberg und Reichenbach zum Einsatz. 218 350 und 218 292 ziehen den IC 2064 am 7. Januar 2006 bei Limbach (Vogtland) in Richtung Nürnberg.

Bahnwelt Aktuell

HESSEN

ICE statt IC

● Die bisher lokbespannte IC-Verbindung zwischen Frankfurt (Main) und Wiesbaden wurde zum Fahrplanwechsel 2005/06 ihrer Eigenständigkeit beraubt und auf ICE-Niveau umgestellt. Durch Verlängerung der ICE-Verbindung Dresden – Frankfurt (Main) bis Wiesbaden Hbf bleibt der bisherige Zwei-Stunden-Takt zur hessischen Landeshauptstadt mit Halt in Frankfurt Airport und Mainz Hbf weiterhin bestehen.



Foto: Gerlach

Mit Umstellung der nur etwa 60 Kilometer kurzen IC-Verbindung auf Triebwagen der Baureihen 411/415 werden in Wiesbaden Hbf künftig die Baureihen 101 und 120 nicht mehr planmäßig zu sehen sein.



Foto: Mann

Der erste „WestFrankenBahn"-Desiro in Aschaffenburg: 642 205/705. Die Besonderheit ist, dass der Schriftzug nur auf einer Seite des 642 705 angebracht ist, während das Stadtwappen Miltenbergs auf allen vier Seiten prangt.



Foto: Heinrich

Zwickau hat eine neue Straßenbahnlinie: Seit dem 9. Dezember 2005 ist Neu Planitz (wieder) an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Nach dem Eröffnungszug mit dem historischen Wagen Nr. 7 (Bild) folgte ein Straßenbahnkorso über die neue Strecke.

ÖSTERREICH

Letzter Wintereinsatz der 1822

● Von den ehemals fünf Lokomotiven dieser Reihe sind bei der ÖBB nur mehr die 1822 003 und 004 verfügbar. Sie wurden ursprünglich für den Italienverkehr gebaut. 1822 001 dient als Ersatzteilspender, da werkseitig keine Ersatzteile mehr beschaffbar sind, die österreichische Lokomotivfabrik SGP existiert nicht mehr. 1822 002 und 005 wurden nach Polen verkauft, 2006 werden auch die 003 und 004 nach Polen kommen, vermutlich mit der 001 als Ersatzteilspender. Die beiden letzten 1822 reichen jetzt schon nicht mehr. Fallweise werden wieder die Altbau-Dieselloks der Reihe 2043 eingesetzt. Um die Fahrzeiten zu halten, wird von Innsbruck bis zum Brenner mit einer E-Lok nachgeschoben.

1822 003 mit Korridorzug E 1871 (Innsbruck – Lienz) in Abfaltersbach am 29. Dezember 2005.


Foto: Haslebner

NIEDERLANDE

Hochgeschwindigkeitsverkehr

● Die ersten Messfahrten auf der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke HSL-Zuid, die vom Flughafen Amsterdam zur belgischen Grenze bei Antwerpen führt, begannen am 16. Januar 2006. Der erste Messzug war gebildet aus je einem Messwagen von DB Systemtechnik München und DB Systemtechnik Minden, gezogen von der 1216 050. Bei den Messfahrten wurden Geschwindigkeiten von mehr als 250 km/h erreicht.


Foto: Elsner

Die Messfahrten fanden von Breda nach Barendrecht bei Rotterdam statt.

Vom jüngsten Lokführer der DDR zum Patron der Saxonia:

Meister für alle TRAKTIONEN



Er war Abteilungsleiter in der HvM und VES-M, er war Lokführer, Inspektor und Herr über die Lokomotiven der DR – und er sicherte viele spätere Traditionsloks in der DDR: Heinz Schnabel.


12. Januar 1989: Die neue „Saxonia" trifft mit Heinz Schnabel am Regler in Leipzig Hbf ein. Sie fuhr zwischenzeitlich mit 70 km/h!

Foto: B. Haring/Slg. Schnabel

Wenn es unter den Eisenbahnern in Dienststellen der DR stille Stars oder, der Branche angemessener, Persönlichkeiten gab, die etwas mitzuteilen haben, dann gehört Heinz Schnabel ganz sicher dazu. Seine Fachkenntnis sorgte schon zu (D)DR-Zeiten dafür, dass Kennern und Freunden der Eisenbahn in Ost wie West sein Name geläufig war.

Heinz Schnabel wurde 1932 geboren, in einer Zeit, da fast jeder Junge Lokführer werden wollte. Er hat dieses Ziel nie aus den Augen verloren, auch wenn auf dem Weg dorthin wie bei seinen späteren Tätigkeiten nach eigener Aussage „viel Zufall und Glück" mit im Spiel waren. 1946 verließ er die Grundschule in Chemnitz, um im Bahnbetriebswerk Hauptbahnhof seine Lehre zu beginnen. „Lokjungwerker" hieß das damals. Seine Ausbildungsrichtung gab es nicht lange: Der junge Heinz Schnabel ging ins Raw und erhielt eine Ausbildung als Schlosser und besuchte die Abendschule. Nach der Lehre, 1948, hörte er, dass die Probefahrtgruppe des Raw dringend einen Schlosser suchte. „Das war Glück! Andere kamen in irgend eine Produktionsstätte", erzählt Schnabel. Alsbald nahm er an Indizierfahrten teil; fast täglich war Schnabel nach →


Foto: G. Kuling/Slg. Schnabel

Bevor Heinz Schnabel seine Laufbahn in der HvM krönte, war er an der FVA (später VES-M) und in Halle P tätig.

Oederan oder Freiberg unterwegs, mit Leer- und Lastfahrten.

1948/49 war wegen Personalüberbestandes in der Rbd Dresden die Lokführerlaufbahn gesperrt . „Das muss man sich mal vorstellen, das hat es bis zur Wende nie wieder gegeben!", sagt Schnabel. Die Zeit als Heizer sollte er im Raw absolvieren. „Das war nichts für mich", meint er. „Auf dem ‚Dackel", einer 89, Verschub im Raw! Die ganze Zeit Loks wie die ‚Rollwagen', 41 und 03 nur ansehen?"

Aber Heinz Schnabel kannte durch die Probefahrten die Abnahmelokführer der einzelnen Bw. Er kann sich gut an Namen erinnern: Schubert, Magdeburg, 41 und 03; Weiß, Leipzig Hbf West, 03; Weinert, Halle P. Er hörte: „Mensch, ‚Kleener', komm doch nach Halle oder Leipzig, wir suchen Lokführer!" Und tatsächlich kam Heinz Schnabel 1949 ins Bw Halle P.

Die LVA (Lokomotiv-Versuchs-Anstalt) Grunewald, im Krieg zerstört und überdies in West-Berlin gelegen, wurde im selben Jahr nach Halle verlegt und als FVA (Fahrzeug-Versuchs-Anstalt) weitergeführt. „Die kamen an mit einem Messwagen, außerdem kam Max Baumberg, damals Raw-Direktor in Stendal." In Halle P über der Lokleitung hatte die Truppe, die aus sechs Leuten einschließlich Sekretärin bestand, einen Raum – und suchte Personal. Man wusste von Heinz Schnabels Indizierfahrten. 1952 legte er seine Lokführerprüfung ab, war aber noch keine 21 Jahre alt! „Damit das nicht auffiel, fuhr ich vier Wochen auf der Kleinbahn Wallwitz – Wettin. Ich war der jüngste Lokführer der DDR." Wieder bei der FVA, verkündete Max Baumberg: „Wir müssen mit unseren Versuchen an den Berg!" Messfahrten fanden mit 50 831, 44 012 und einer französischen, nun als 79 001 bezeichneten 2'D2'-Tenderlok statt. „Das war ein ‚Gurkenhobel'! Wegen des geneigten Rostes kullerten die Kohlen von allein nach vorn. Aber der Kessel war ‚fertig'." Auch die 07 und die 08, zwei weitere französische Loks, testete er mit. Parallel begann er ein Fernstudium an der Ingenieurschule Dresden, das er nach fünf Jahren als Diplomingenieur abschloss.

Dann half wieder ein Zufall: „Das Bw Halle P suchte einen Lokinstrukteur, und ich sagte, das würde ich gern machen! So wurde ich Instrukteur für Fahr-


Foto: Günter Meyer

Als Heizer fuhr der einstige Schlosserlehrling Heinz Schnabel unter anderem mit der P10 Schnell- und Personenzugleistungen ab Chemnitz Hbf.



Der „Gurkenhobel", 79 001 in zweiter Besetzung, machte in den Kurven des Thüringer Waldes keine Probleme, aber die Lok entgleiste später in Halle P.



Mit 44 012 (Foto von 1938) und Messwagen war Indizierspezialist Heinz Schnabel 1952 auf der Bergstrecke Arnstadt – Grimmental im FVA-Einsatz.





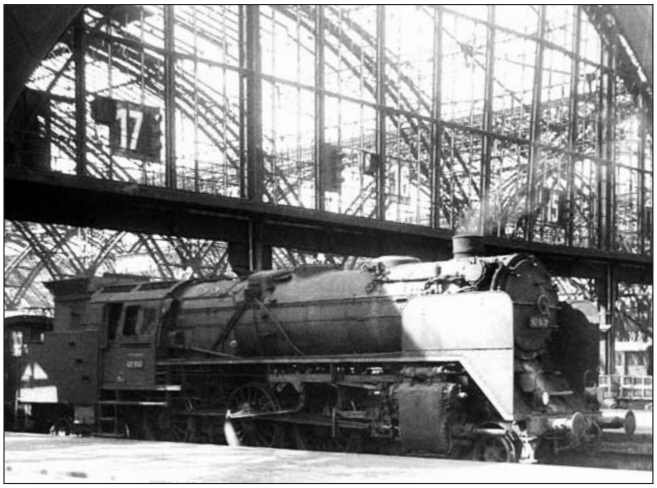
Mit der 03 und FDJ-Emblem von Halle nach Bebra: Hier nachgestellt, waren solche Fahrten 1961 umlauftechnisch unvermeidlich.

Foto: Joachim Schmidt

und Feuerungstechnik und kurzzeitig Maschinenkontrolleur der Rbd Halle." Wieder im Bw Halle P, setzte man ihn als Gruppenleiter für Triebfahrzeugbetrieb (TB) ein: Herr über 800 Mann Lokpersonal.

Das Bw Halle P fuhr Ende der 50er-, Anfang der 60er-Jahre mit seinen 03 auch Bebra an. Schnabel hat ungute Erinnerungen: „Es gab laufend Theater mit der Staatssicherheit. Mal hat Personal Apfelsinen mitgenommen, mal hat Erfurter Personal Thüringer Rostbratwurst in Bebra gegen D-Mark verkauft. Im Falle Hallenser Personals stand die Stasi am nächsten Tag mit einem Foto in meinem Büro: ‚Die Leute sind sofort aus dem Plan 'rauszunehmen!'" Besonders schlimm war die erste Zeit nach dem Mauerbau: „Die Politverwaltung der DR hat festgelegt, dass Westberliner Personal die Züge in die BRD fahren sollte: Fluchtgefahr ausgeschlossen. Aber das waren Rangierlokführer, die haben unsere Maschinen fast ruiniert!" Er erinnert sich an einen ungewollten Propagandagag: →

Fotos (4): Slg. Schulz



Acht 62 blieben bei der DR, „hier zu viel, dort zu wenig", wie Schnabel meint. Hier wartet 62 012 im zerstörten Hauptbahnhof Leipzig.



„Das wäre die Ablösung für die P 8 gewesen!" Die Altbau-23 war so etwas wie die Lieblingslokomotive von Heinz Schnabel.

Außer dem aktuellen Tfz-Park sorgte Schnabel auch für die Museumsloks.



Foto: Slg. Schnabel



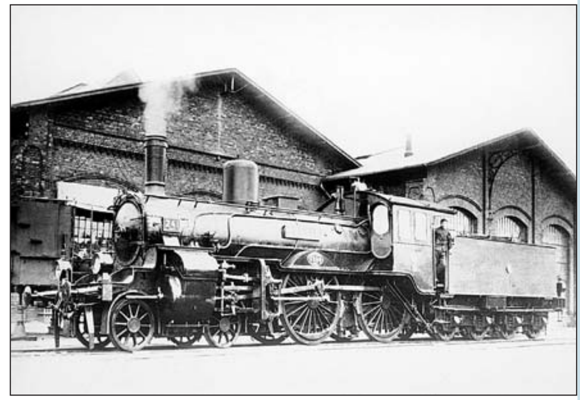
18201 fuhr 1985 in die BRD zur 150-Jahr-Feier deutscher Eisenbahnen.



Fotos (2): Joachim Schmidt

Auf 38 1182 fuhr Verkehrsminister Otto Arndts Vater als Lokführer, und so musste gerade sie Museums-P 8 werden.

Foto: Bellingrodt/Slg. Schulz



Eine pr. S3 blieb nach 1945 in Halle als Betriebslok, konnte leider aber nicht museal gesichert werden.

„Die 03 150 hatte ein FDJ-Emblem. Das war ja in der BRD eine verbotene Organisation! Und trotzdem fuhr auch die umlaufbedingt nach Bebra."

Jahre später, es war 1968, fragte Max Baumberg, der Leiter der nunmehrigen Versuchs- und Entwicklungsstelle Maschinenwirtschaft der DR (VES-M): „Willst Du nicht zurückkommen?" Schnabel kam zurück und wurde Abteilungsleiter für Triebfahrzeugbetrieb und -unterhaltung. Inzwischen mit den E-Lok-Baureihen der DR vertraut, war er auch in Dessau zugegen, wo die Konstruktions- und Entwicklungsgruppe der VES-M ihren Sitz hatte.

1977 verließ Heinz Schnabel die VES-M. Sein neuer Einsatzort wurde die Hauptverwaltung Maschinenwirtschaft (HvM) der DR, in der er Haupttechnologe für den Triebfahrzeugdienst und später Abteilungsleiter wurde. Wie so oft in der DDR musste auch hier Mangel verwaltet werden: „Da waren zum Beispiel die Zweizylinder-03 und die Altbau-01, die alle durch V 180 abgelöst werden sollten. Aber so viele V 180 hat das Werk gar nicht geliefert. Also mussten die 03 und die 01 viel länger als beabsichtigt im regulären Zugdienst fahren."

Erschwerend dazu kam ab 1980, dass ein Maximum aller Transporte auf der Schiene zu erfolgen hatte, mithin auch die Zahl der Züge wuchs. Schnabel: „Wir haben bis 1989 bei der Reichsbahn jeden Tag 900 000 Tonnen Güter abgefahren. Bis 1980 waren etwa 600 000 Tonnen üblich. Die gesamte DB AG fährt heute zwischen 250 000 und 300 000 Tonnen!" Das brachte den Betrieb an den Rand des Machbaren: „Wenn ein Güterzug wegen Lokausfall nicht bespannt werden konnte, war es fast unmöglich, ihn irgendwo einzuordnen, weil keine Trasse mehr frei war."

In der Zeit bei der HvM war er auch Gutachter für das Transpress-Lokarchiv, bei den ersten Bänden kein Problem mit seinem Wissen. „Aber dann wurde das Archiv erweitert auf die Länder. So gab es ein ‚Lokarchiv Bayern'. Ich habe auch das hin-

243-Führerstand im Vor-Praxis-Test

„Wir hatten Führerstände, die waren furchtbar." So unpoetisch begann Heinz Schnabel seine Schilderung, wie es zum heute noch hochgelobten bedienungsfreundlichen Führerstand der 243/143 kam, der gleichzeitig sein Wirken bei der VES-M abschloss.. Es war 1976/77, und die DR benötigte bald eine Nachfolgegeneration für die E 11/E 42. „Bei den SVT-Führerständen gefiel mir, dass die nicht unbedingt im Auge zu habenden Instrumente oben waren oder an der Seite. Den Ausschlag aber gab der Führerstand der E-Lok 250: Da waren einige Bedieninstrumente so angebracht, dass sie normal gar nicht mehr erreicht werden konnten. So haben wir in Halle ein Modell aus Holz und Pappe gebaut und auf einen Flachwagen montiert. Wir legten Leitungen zur 118 261 und gingen 1977 von Halle nach Sangerhausen auf Probefahrt. Wie sieht man die Signale, sind die Instrumente gut zu überblicken und zu bedienen? Am nächsten Tag fuhren wir von Halle über Leipzig nach Chemnitz mit Lokführern aus Dresden und Chemnitz. Über Freiberg, Dresden und Meißen ging es wieder nach Halle zurück. Zusammen mit dem medizinischen Dienst der DR und den Hinweisen der Testlokführer haben wir die endgültige Gestaltung festgelegt: Der Innenraum soll schwarz oder anthrazit sein, die Instrumente punktförmig, und ein Schwingsitz garantiert bequemes Sitzen. All diese Dinge haben bei den vorangegangenen Baureihen keine Rolle gespielt! Bis die neue E-Lok kam, vergingen noch fünf Jahre."



30 Jahre Erfahrung hatte Schnabel (links) auf Loks, als er den Erprobungsstand steuerte.



Fotos (2): Slg. Schnabel

118 261 schob den voll funktionsfähigen, auf einem Flachwagen montierten Versuchsführerstand.



West trifft Ost im Harz, Anfang der 80er-Jahre: Heinz Schnabel stand den Reisegruppen aus der Bundesrepublik als Fachberater zur Verfügung.

Foto: Schulz

gekriegt, obwohl ich nie in Bayern war: Es gab ein akkurat geführtes Archiv eines Dresdner Hochschuldozenten mit alten Beschreibungen und Fotos."

In den 70er-Jahren begannen Eisenbahner der DR, sich intensiv um Dampflokomotiven zu kümmern, die als Traditions- oder Museumsloks der Nachwelt erhalten werden sollten. Die Gruppen bezeichnete

Traditionsloks: Beginn in den 70er-Jahren

man als Pflegekollektive, „damit die einen Namen kriegten", wie Heinz Schnabel erklärt. Schnabel hatte von Anfang an Kontakt zu den enthusiastischen Eisenbahnfreunden und Pflegekollektiven. „Der Museumslokbestand hat eigentlich seine Ursprünge bei Max Baumberg", erzählt er. „Er wollte kurz vor seiner Rente Museumsdirektor werden. Das zerschlug sich zwar, aber er hatte, was Loks betraf, schon vorsortiert. Die 03 001 ist sein Verdienst. Er konnte auch viel unter ‚Versuchslokbedarf' verstecken. Hier und da wurde eine Lok abgestellt, das kam meist von Seiten der Fans. Und der verrückteste Fan, den es je gab, war in meiner Abteilung: Wolfgang Petznick. Er hat zu 90 Prozent das Geschehen auf der Museumslokliste geprägt. Wir haben darauf geachtet, dass von jeder wichtigen Baureihe mindestens eine Lok erhalten bleibt." Einmal entschied Minister Otto Arndt: „Die 38 1182 ist keine reinrassige P 8. Sie hatte ehemals Nassdampfsteuerung mit abweichender Voreilung. 38 1182 war in Aschersleben beheimatet, und auf ihr fuhr der Vater von Arndt." Aus heutiger Sicht gab es auch Verluste oder schwer nachvollziehbare Festlegungen: „In Halle hatten wir noch eine Zeit lang eine S 3, 13 333, als Betriebslok. Oder eine Begründung, warum man nicht 65 1001 oder V 60 1001 erhalten hat, kenne ich nicht." Für zwei Museumsloks indes setzte er durch, dass sie auf Kohlefeuerung umgebaut wurden: 01 531, die aus 01 158 (Unfalllok von Genthin 1939) entstand und 1964 ab Raw mit Öltender geliefert wurde, und 03 1010. ➔

Der Clubzug: Gut gedacht, still verlacht?

Mitte der 80er-Jahre lief das Programm zur Streckenelektifizierung der DR auf Hochtouren. Zur kulturellen Betreuung der Streckenarbeiter sollte ein Clubzug entstehen, aber die HvM sah sich außer Stande, eine Lok freizustellen. So entschied man, einen der abgestellten SVT 175 aufzubauen. „Nu bau mal uff!", erzählt Schnabel. „Das Raw Wittenberge fragte: ‚Wie willst Du's denn haben?' Also war ich in der Bauendphase jeden Montag in Wittenberge und gab meine technischen Hinweise. Aber ich habe gleich gesagt: Das Salonzimmer, mit Schachbrett und Büchern, der Kinowagen – weißt Du, wo die hingehen? In die nächste Kneipe, wo's nächste Dorf ist! Und genau so ist es gewesen. Meistens." Tfz-Führer wurde Heinz Götze (siehe auch MEB 6/2003), der sich, selbst Mitte 50, gut mit den Jugendlichen verstand und die Technik des Zuges kannte.

Foto: MfV der DDR/Slg. Schnabel



Der „Ernst-Thälmann"-Zug erfreute sich zwiespältigen Zuspruchs.



Personal der neuen „Saxonia“: Heinz Schnabel und Armin Hennig, Pause Oschatz 1989.

Foto: B. Sprang/Slg. Schnabel

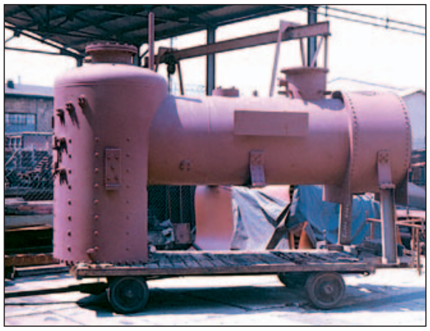
Das Meisterstück zum LDE-Jubiläum 1989: Der Nachbau der „Saxonia“



In Schweißtechnik entstanden bei Fachleuten die Laufräder für Lok und Tender.



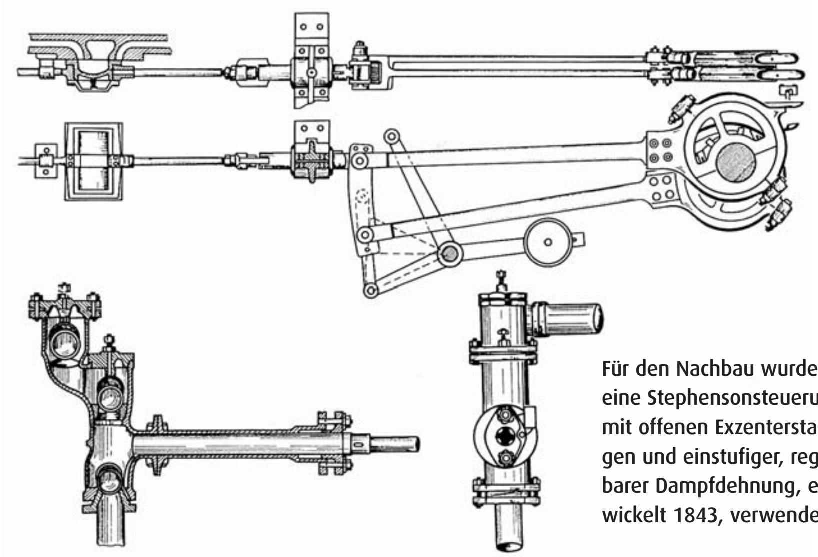
Der endgültige Zusammenbau und die Verkleidung erfolgten im Raw Halle.



Wie der Kessel der echten „Saxonia“ stammt auch der des Nachbaus aus Dresden-Übigau.



Ein wichtiger Moment im Spätsommer 1988: Der Kessel wird auf das Fahrwerk gesetzt.



Zeichnung: Aus Schienenfahrzeuge 2/1989

Für den Nachbau wurde eine Stephensonsteuerung mit offenen Exzenterstangen und einstufiger, regelbarer Dampfdehnung, entwickelt 1843, verwendet.

Zuerst ging es um das Jubiläum 150 Jahre erste deutsche Eisenbahn Nürnberg – Fürth 1985. Überlegungen wurden angestellt – „und plötzlich hieß es: Nein, da machen wir nichts. Nürnberg liegt ja in der BRD. Wir erinnern daran, kochen das aber auf Sparflamme: 150 Jahre deutsche Eisenbahnen und 40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand. Das eigentliche Jubiläum feiern wir 1989: 150 Jahre Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE), erste deutsche Ferneisenbahn.“ Welch ein Glück, auf DDR-Territorium! Es wurde eine Arbeitsgruppe gebildet, die den Nachbau der „Saxonia“ projektieren und betreuen sollte. Von Pessimisten durchsetzt, blieb Heinz Schnabel als Leiter der Projektgruppe Saxonia übrig. Ebenso wie Professor Andreas Schubert 150 Jahre zuvor, der die LDE-„Comet“ vermessen und hiernach die „Saxonia“ konstruiert hatte, musste für den Nachbau eine eigene Dokumentation für die Bauteile erstellt werden. Dies geschah in der Ingenieurschule für Verkehrswesen „Erwin Kramer“. Ein erster Kostenvoranschlag belief sich auf über eine halbe Million DDR-Mark: Viel zu teuer! Man beschloss, Lehrwerkstätten einzubeziehen. Die allerdings konnten nicht alle Arbeiten ausführen. Spezielle Fertigungstechniken konnten nur von alten, erfahrenen Werkmeistern ausgeübt werden. Der Kessel des Nachbaus entstand wie der Kessel der echten Saxonia im Dampfkesselbau Dresden-Übigau. Allerdings wurde 1988 ein geschweißter Kessel hergestellt, den man optisch und die Maße betreffend so nah wie möglich an das Original anlehnte. Nicht nur Einzelteile wie die Domhaube, sondern auch Werkzeuge zur Herstellung von Einzelteilen mussten in Einzelfertigung hergestellt werden. Die Endmontage der Lok erfolgte im Raw Halle. Alle Skeptiker waren widerlegt und alle Kopfstände vergessen, als am 1. Oktober 1988 die neue „Saxonia“ angeheizt wurde und ihre ersten Meter mit eigener Kraft absolvierte! Auf der Fahrzeugparade in Riesa war sie Eröffnungsfahrzeug und der heimliche Star unter allen ausgestellten Lokomotiven.

Fotos (6): D. Just/Slg. Schnabel



Noch fehlen Kuppelstangen, Tender und Kesselverkleidung, aber die Lok nimmt Form an!



Erstmals unter freiem Himmel: Das Raw-Personal schaut auf die kleine, große Dampflok.

→



Fahrzeugparade Riesa 1989: Hinter 89 6009 läuft und räuchert 55 669, auf den Flachwagen Fahrzeuge der sächsischen Schmalspurbahnen.

Fotos (2): Joachim Schmidt

Mit 01 531 wurde eine Reko-01 mit spannender Geschichte gesichert, 1981 erhielt sie Kohlefeuerung und stand weiter zur Verfügung.







Zeit für Fachsimpeleien gab es am Rande einer Ausbildungseinheit eines Lehrganges zum Lokführer, der auf einer 52.80 erfolgte.



Auf den Lokführerlehrgängen war Heinz Schnabel gefragter Gesprächspartner. 1988 bis 1992 wurden solche Lehrgänge angeboten.



Fotos (3): Slg. Schnabel

Heinz Schnabel ist auf dem Bild ganz rechts, aber am Rande stand er bei den sechswöchigen Lehrgängen zum Dampflokführer nicht!

„Das hatte betriebliche Gründe: Ein Ölkessel hat höheren Verschleiß, und die Loks sollten ja möglichst lange im Einsatz bleiben."

Anfang der 80er-Jahre hatte sich das Interesse bundesdeutscher Eisenbahnfreunde an der DR spürbar verstärkt. Das Reisebüro der DDR organisierte thematische Fahrten . „Ich stellte die Fachberater", erzählt Heinz Schabel. „Ungefähr zehn, zwölf Mann waren das, von denen immer zwei oder drei die Reisegruppen begleiteten." Doch das Ministerium für Staatssicherheit (MfS) sperrte einen Fachberater nach dem anderen. „Gründe erfährst du ja nicht. Am Ende hatte ich noch zwei. Einer war Rudi Rindelhardt. Aber der sollte auch die 18 201 fahren, wie sollte er beides gleichzeitig machen?"

Überhaupt, das MfS: Es schleuste seine Leute manchmal ganz plump ein. Schnabel: „Ich habe das in Halle gemerkt: Da war plötzlich einer, der nannte sich Instrukteur für Fahr- und Feuerungstechnik, der war nicht mal Lokführer! Ich sage: ‚Wie geht denn das?' Antwort: Ja, der fährt mit im grenzüberschreitenden Verkehr!" Nach der Wende sollte das Kapitel MfS eine merkwürdige Aufklärung finden: „Einer meiner Fachberater, der aus der Begleitung für BRD-Reisende rausgenommen wurde, soll selbst IM gewesen sein. Nun verstand ich gar nichts mehr. Auch alle Hallenser Personale mit BRD-Berechtigung sollten plötzlich IM gewesen sein. Purer Quatsch: Sie mussten alle sogenannte Sofortberichte schreiben und wurden so zu IM gestempelt!"

1985 wollten Eisenbahnfreunde aus der BRD die 18 201 als Gastlok für eine private Feier zum Jubiläum 150 Jahre deutsche Eisenbahnen. „Bei der DB galt aber das Dampflokfahrverbot, sie darf nur kalt überführt werden. Ich sagte: Entweder sie fährt unter Dampf oder gar nicht. Nun konnte ich mit denen nicht direkt telefonieren. Wenn ich mit der Bundesbahn



Foto: MEB-Archiv/Herzer

Liegt Nürnberg von Berlin aus gesehen vor Stuttgart? Die Geografie und Heinz Schnabel sagen ja, die DB hatte Zweifel: SVT 137 225 1992.

etwas abkaspern wollte, musste ich in die DR-Hauptdispatcherleitung gehen. Dort war ein Telex, kein Telefon. Eine andere Verbindung ging über Telefon: Im Bahnhof Gutenfürst gab es einen Bahnhofskommandanten, der durfte mit Hof telefonieren, und Hof wiederum konnte durchstellen nach Nürnberg. Der Bahnhofskommandant musste immer übermitteln: ‚Du, der hat das so und

Schnabel heute: „Ich nehme bloß noch zur Kenntnis“

so gesagt.‘ Für die 18 201 haben wir uns geeinigt: Eine DB-V 100 fährt Vorspann, und die 18 fährt mit Schmierdampf mit. Auf der Rückfahrt durfte sie einen Zug bis Hof bespannen.“

Ab 1988 war Heinz Schnabel Abteilungsleiter für Triebfahrzeuginstandhaltung in der HvM. Damit war er der Hauptverantwortliche für die rund 3000 Diesel- und 1800 E-Loks der DR sowie über 10 000 DR-eigene Kfz. Finanziell war auch für den Museumslokpark gesorgt: „Ich hatte dafür jedes Jahr drei Millionen DDR-Mark zur Verfügung – von insgesamt 1,08 Milliarden Mark.“ Sein Meisterstück war der Wiederaufbau der „Saxonia“ (siehe Kasten auf Seite 22), die den Auftakt bildete für die großartige Fahrzeugparade in Riesa am 8. und 9. April 1989. Von 1988 bis 1992 betreute er Lehrgänge, bei denen man in dreimal 14 Tagen die Berechtigung zum Führen einer Dampflok erwarb.

Mit Wende und Wiedervereinigung gab es eine Bestandsaufnahme der historischen Triebfahrzeuge: 24 waren unter Dampf und weitere 24 kalt abgestellt. Mit der Vereinigung tauchte die Frage auf, ob in Folge des Einigungsvertrages etwas in die Wege geleitet werden muss. „Nein, das reicht so“, die Denkmalbestimmungen der DDR galten weiter. Trotzdem wurde eines Tages angewiesen, die Fahrzeuge zu verkaufen oder zu verschrotten. Schnabel: „Ich sage, das geht nicht, das sind Denkmale!“

Sein Wissen war auch gefragt, als 1991/92 der lange in Berlin-Schöneweide abgestellte SVT 137225 in Leipzig Hbf Süd betriebsfähig aufgearbeitet wurde und zu einer Sonderfahrt nach Nürnberg sollte, was die DB zunächst verweigerte: Das Fahrzeug habe keine DB-Zulassung. Schnabel fand den Dreh: „Der Triebwagen ist früher bis Stuttgart gefahren, das ist noch weiter als Nürnberg!“

1994 nahm Heinz Schnabel ein Angebot für den vorzeitigen Ruhestand an. Er machte den Übergang zur DB AG noch mit, hatte aber „keine Lust, unter einer anderen Firma zu segeln. Ich bin als Reichsbahnoberdirektor gegangen, das warf viel Rente ab, das war in Ordnung.“ Wohl verfolgt er das aktuelle Bahngeschehen, aber: „Ich nehme alles bloß noch zur Kenntnis.“ Das Agieren privater Eisenbahnunternehmen etwa sieht er mit Skepsis. Ein Zugbetrieb mit zwei, drei Loks à la „Blue Tiger“ geht laut Schnabel so lange gut, wie keine größeren Reparaturen anfallen. Seine Prognose: „Neue EVU werden zu 40, 50 Prozent wieder verschwinden.“ Er erinnert an die Pleite der KEG und nennt die Regentalbahn-Tochter Vogtlandbahn als Beispiel, wie es nur funktionieren könne: „Und das ist es, was ich den anderen Unternehmen geraten habe: Ihr müsst versuchen, ein Netz zu bedienen, und irgendwo einen Standpunkt haben, wo die Fahrzeuge eine Heimat haben. Und das hat die Regentalbahn im Vogtland gut beherrscht.“ Vor dem Wiederaufbau der Preßnitztalbahn „kann ich nur den Hut ziehen. Das sind ja alles junge Leute. Was die geschaffen haben!“ Heinz Schnabel verdient nicht nur, er zollt selbst Respekt. *Henning Bösherz*



Foto: Mann

Es lohnt sich doch

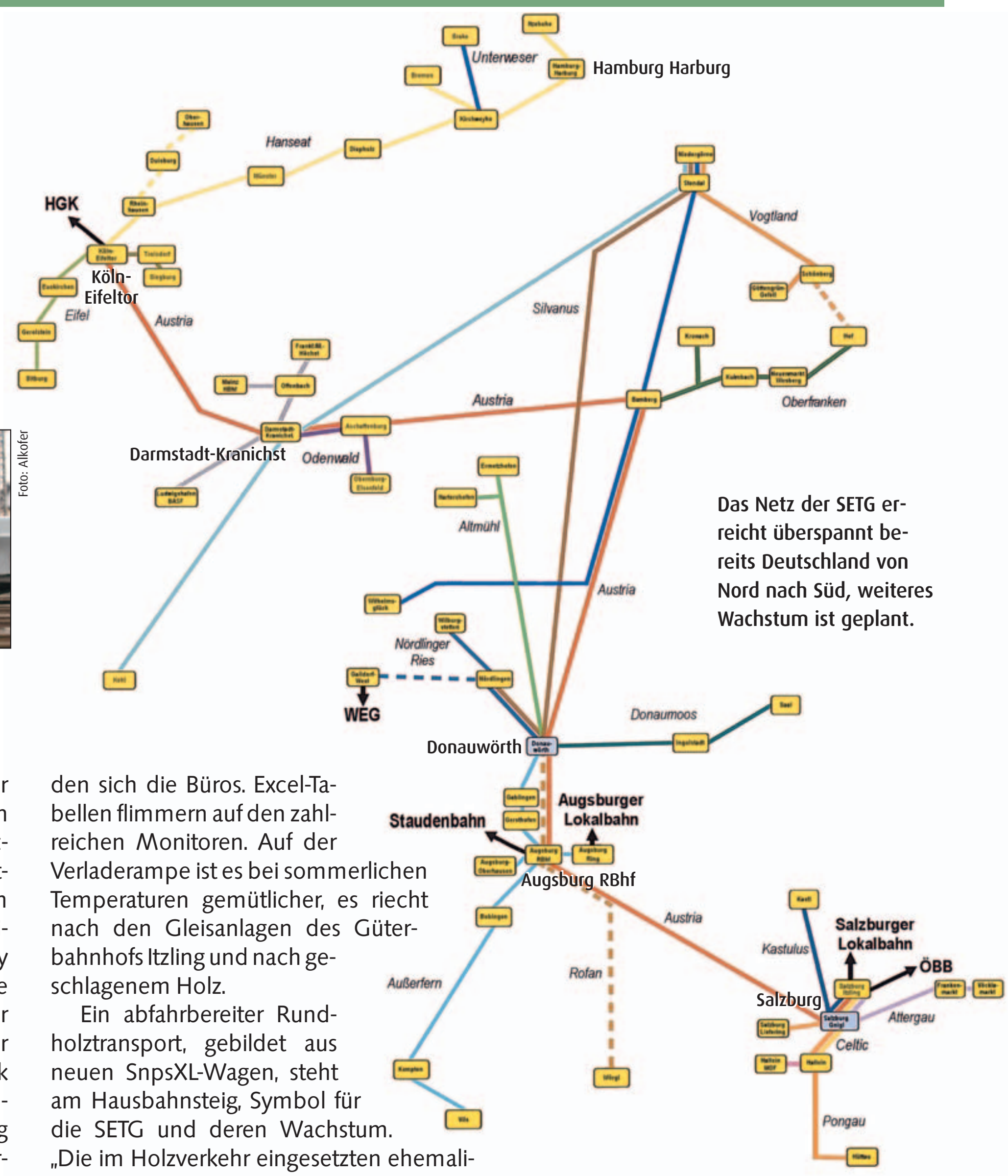
Der Star der SETG-Flotte ist der außergewöhnlich beklebte Holz-Taurus.

Einzelwagenverkehr ist bei der DBAG ein ungeliebtes Kind. Dass er sich rechnet, zeigt ein junges Unternehmen.



Foto: Alkofer

Gunther Pitterka (li.) und Tomas Cimr profilieren sich im Haifischbecken Güterverkehr.



Das Netz der SETG erreicht überspannt bereits Deutschland von Nord nach Süd, weiteres Wachstum ist geplant.

Jeans, Flip-Flops und Struwwelfrisur, der junge Mann, der mit seinen Kollegen auf der Verladerampe im Stadtteil Itzling der Mozartstadt Salzburg sitzt, entspricht auf den ersten Blick nicht dem Klischee, das man vom Geschäftsführer einer Eisenbahnspedition hat. Das Handy klingelt wiederholt, neue Anfragen, neue Probleme. Aus der Ruhe bringen Gunther Pitterka, Geschäftsführer und Gesellschafter der Salzburger Eisenbahn und Logistik GmbH (SETG), die Anrufe nicht. Es ist Freitagnachmittag, Wochenendstimmung macht sich breit. Im Anbau am Güterschuppen der Salzburger Lokalbahn befinden sich die Büros. Excel-Tabellen flimmern auf den zahlreichen Monitoren. Auf der Verladerampe ist es bei sommerlichen Temperaturen gemütlicher, es riecht nach den Gleisanlagen des Güterbahnhofs Itzling und nach geschlagenem Holz.

Ein abfahrbereiter Rundholztransport, gebildet aus neuen SnpsXL-Wagen, steht am Hausbahnsteig, Symbol für die SETG und deren Wachstum. „Die im Holzverkehr eingesetzten ehemaligen Railship-Waggons haben wir jüngst

„Die Infrastruktur ist in der Regel nicht für den Ganzzugverkehr ausgerichtet“

nach unseren Bedürfnissen gemeinsam mit der KVG aus Hamburg umgebaut. Sie erhielten einen völlig neuen Rungenaufbau und neue Y25-Drehgestelle", freut sich Pitterka über die neuen Wagen.

Massive Sturmschäden in Schwedens Wäldern vor einem Jahr sorgen für eine gute Auslastung der SETG-Waggons. 70 Millionen Festmeter Holz warten in Skandinavien auf die Verarbeitung in ganz Europa. Und so treten die abgebrochenen Fichten und Tannen eine lange Reise an. Verschifft nach Kontinentaleuropa halten sie dort Sägewerke auf Trab. Das geschnittene Holz geht teilweise zurück an die Küsten, um unter anderen in die USA und natürlich ins Boomland China exportiert zu werden, wo ein Mangel an Bauholz herrscht.

Ecco-Cargo und Ecco-Shuttle heißen die Produkte der SETG. Ecco-Cargo steht für Einzelwagenverkehr und Ecco-Shuttle für planmäßige Ganzzüge. Hauptgeschäftsbereiche sind Chemie und Holz vom Rohprodukt über Papier, Zellstoff bis zum Abfallprodukt Hackschnitzel.

Ecco, das klingt nach Economy aber auch nach Ökologie. Ein bewusstes Wortspiel, das zwei werbewirksame Attribute der Schiene hervorhebt: Wirtschaftlich und umweltfreundlich. Eine Trumpfkarte, die man auszuspielen weiß. „Es steigt kein Kunde wegen des Öko-Faktors auf die Bahn um, aber es ist ein gutes Image, das man gerne weitergibt", so Pitterka: „Ausschlaggebend ist jedoch der Logistikablauf und spielentscheidend sind die Kosten. Aber eine Firma, die viele Kilometer Bahntransport erbringt, kann das gut im Jahresreport und in der Öffentlichkeitsarbeit verwenden."

„Momentan fragen uns die Kunden stark nach", berichtet Pitterka. Drei Rundholzzüge und drei Hackschnitzelzüge laufen im Ecco-Shuttle-Verkehr und etwa 100 Wagen rollen im Einzelwagenverkehr des Ecco-Cargo-Netzes. Die Waggons mietete die SETG langfristig an. Momentan nutzen etwa 60 bis 70 Kunden die Leistungen. Der Umsatz lag 2005 ungefähr bei zwölf Millionen Euro.

Seit 2001 existiert das junge Unternehmen und seit 2003 spannt sich das Ecco-Cargo-Netz auf. Nach Anfragen der Industrie im Salzburger Raum wurde der Ecco-Austria von Salzburg nach Köln installiert mit Feederleistung (Zulieferleistungen) nach Ludwigshafen und ins Nördlinger Ries. Schnell ergaben sich neue Ziele, als die Industrie erkannte, dass es eine Alternative im Einzelwagenverkehr gibt. Der zweite Grund, das Ecco-Netz zu installieren, war das Programm Mora C der DB AG, das einen massiven Rückzug im Einzelwagenverkehr bedeutete. Bei manchen von Railion verprellten Kunden sprang die SETG in die Bresche. „Wenn man den Transportmarkt anschaut, finden 90 bis 95 Prozent im Einzelwagen- oder im Waggongruppenverkehr statt. Die Infrastruktur ist in der Regel auch nicht für den Ganzzugverkehr ausgerichtet", erläutert Pitterka: „Das ist bei ganz wenigen Kunden der Fall und es überfordert die Logistik der Kunden, wenn man ihnen Ganzzüge auf den Hof stellt." Im Holzbereich sei in Deutschland die öffentliche Ladegleisstruktur von DB Netz nur suboptimal. Es sei in den letzten Jahren nicht investiert, im Gegenteil massiv zurückgebaut worden, obwohl Bedarf bestünde. Ganzzugverladefähige Bahnhöfe gäbe es nur sehr wenige, beschreibt Pitterka die aktuelle Situation.

Daher entwickelte die SETG ein Konzept auf Gruppen- oder Einzelwagenbasis. Durch Vernetzung entstand eine Kooperation mehrerer Privatbahnen: Die Mittelweserbahn (MWB), die auch Hauptgesellschafter der SETG ist, die Salzburger Lokalbahn (SLB), die Feeder-Leistungen im Salzburger Raum erbringt und das Personal auf MWB-Loks bis Donauwörth stellt, die Regentalbahn, die Nordbayersiche Eisen- →



Foto: Schober

Ecco-Cargo Kastulus, gezogen von V 83 (ex ÖBB-2048.01/ex DB-211 297) der Salzburger-Lokalbahn.



Foto: Brüggemann

MWB-1116 911 passiert im Januar 2005 vor dem Ecco-Cargo Hanseat den Bahnhof Tostedt.



Die Black Beauty 185 547 der Leasinggesellschaft MRCE mit einem Zusatz-Ecco-Cargo-Austria.



Fotos (2) Mann:

Fest stationiert als Nachschiebelok ist die 1020 der MWB (li.) in Laufach.

„Der Wettbewerb findet in erster Linie gegen die Straße statt“

bahn, die Staudenbahn, die Augsburger Lokaleisenbahn und die Bayernbahn.

„Dadurch, dass wir vor vier Jahren bei Null anfingen, konnten wir unsere gesamte Struktur so effizient wie möglich gestalten. Wir haben von Anfang an die Lokführer mit Laptop und Fax an Bord in die Transportabwicklung und Sendungserfassung mit eingebunden“, erklärt Tomas Cimr, ebenfalls Gesellschafter der SETG. Kunden, die nicht direkt vom Netz erfasst werden, können dennoch auf Abholung und Zustellung von Waggons hoffen. An den Feeder-Stationen Augsburg, Donauwörth, Bamberg, Darmstadt, Köln und Kirchweyhe sind Diesellokomotiven stationiert. „Wir sind dabei das Netz zu erweitern. Feeder-Züge fahren wir bei Bedarf auch flexibel und ad hoc. In freien Zeitfenstern haben diese Loks die Möglichkeit, nicht planmäßige Leistungen zu fahren, ein Service, der gerade im Holzverkehr nachgefragt wird. Da werden irgendwo 400 Festmeter geschlagen (≈ sieben Wagen) und dann ist an diesem Ort wieder ein halbes Jahr Ruhe“, beschreibt Cimr eine typische Situation.

Die Ausrichtung in Richtung Deutschland hat mit Standortbedingungen zu tun. Dort machen sich Änderungen der Bahnreform bemerkbar. „Für ein Einzelwagennetz muss man unterwegs die erforderlichen betrieblichen Basen haben. Italien etwa ist beim Thema Privatbahn einfach nicht so aufgestellt wie Deutschland. Auch die Nachfrage nach Alternativleistungen zu Lkw und Staatsbahn ist in Deutschland außerordentlich hoch“, erläutert Pitterka. Man merke, dass Industriekunden die Bahn als Transportmittel wollen.

Vernetztes Denken hilft kleinen EVU im Wettbewerb

Das kleine Unternehmen ist flexibel und so können Transportanfragen häufig sehr kurzfristig erfüllt werden. Pitterka und Cimr sind jung, aber nicht unerfahren, beide arbeiteten früher bei der Spedition Schenker in der Eisenbahnabteilung.

Im Moment fahren fünf moderne E-Loks (vier Taurus-Loks und eine 185) für die SETG. Sollten mehr Loks benötigt werden, „mietet man eben noch eine. Es gibt genug private EVU (Eisenbahn-Verkehrs-Unternehmen), die sogar stundenweise Loks verfügbar haben“ berichtet Cimr. Die Kommunikation mit anderen Privatbahnen laufe sehr gut, so Pitterka: „Bei sehr vielen ist das vernetzte Denken ausgeprägt. Viele lokal aufgestellte EVU haben den Wunsch, sich an einem großen Netz zu beteiligen und dabei dennoch die Eigenständigkeit zu bewahren.“ Die SETG ist Organisator des Netzes, beschafft Waggons und Loks und führt das Personal zusammen. „Der Wettbewerb findet in erster Linie gegen die Straße statt“, betont Pitterka: „Je vernetzter man denkt und je effizienter man arbeitet, desto leichter kann man auf der Schiene dem Lkw Paroli bieten. Wenn wir Animositäten gegen andere Bahnen pflegen würden, wäre immer der Lkw Sieger.“ Die E-Loks sind permanent unterwegs: Zwei sind in den Ecco-Shuttle-Verkehren fest eingebunden, die anderen fahren im Ecco-Cargo-Einsatz: Eine Maschine


Foto: Dollinger

Hackschnitzellok vor Hackschnitzelzug: Drei derartige Ganzzüge sind für die SETG unterwegs.

erledigt den Umlauf Salzburg – Köln, die anderen Köln – Itzehoe und Nördlingen – Stendal. An den Feeder-Stationen übernehmen Dieselloks die Übergaben: In Kirchweyhe, Köln und Darmstadt stehen Loks der MWB, in Aschaffenburg die Nordbayerische Eisenbahn, in Bamberg die Regentalbahn, in Donauwörth die MWB und die Bayernbahn, in Augsburg die Augsburger Lokalbahn und die Staudenbahn und in Salzburg die Salzburger Lokalbahn.

Jüngste Ecco-Züge sind Ecco-Odenwald und Ecco-Unterweser. Aber das Netz soll sich weiter spannen. „Große Transport-Nachfrage gibt es von Österreich in Richtung Osten auf der Donauachse und in Ostdeutschland.“ Die neuen EU-Länder werden als Markt immer wichtiger, etwa Rundholz von Deutschland nach Polen zur Versorgung der Papierfabriken. Tschechien wurde im März und April 2005 mit Holz beliefert, als dort der Schneedruck auf den Bäumen so groß war, dass kein Holz geschlagen werden konnte. Das setzt jedoch örtliche Kooperationspartner voraus und die sind häufig noch nicht vorhanden. Nicht überall ist die Liberalisierung des Schienenwesens so weit fortgeschritten wie in Deutschland.

In Salzburg übergibt die SETG auch Leistungen an die staatlichen ÖBB. „Einerseits sind die natürlich Wettbewerber, andererseits aber auch Kooperationspartner. Ich denke, das ist die Zukunft sowohl für die Staats- als auch die Privatbahnen. Es wäre sicherlich vermessen zu sagen, man könne alles alleine machen“, bekennt Cimr.

Auch spezieller kombinierter Ladungsverkehr gehört zu den SETG-Produkten. Der Ecco-Cargo-Pongau ist im Wesentlichen Werksverkehr der Frima Kaindl, die unter anderem Spanplatten herstellt, zwischen den Standorten in Salzburg-Liefering und Lungötz. „Dort besteht allerdings kein Gleisanschluss, der nächste ist in Hüttau und dort fahren wir mit speziellen Winliner-Multiboxen täglich einen Zug“, erzählt Pitterka. Hier wird über eine Gesamtstrecke von ungefähr 70 Kilometern kombinierter Verkehr erbracht, der zuvor komplett auf der Straße stattfand. Jetzt werden etwa 350000 Jahrestonnen auf der Schiene abgewickelt.

„Man hat gewisse Stärken in manchen Marktbereichen, aber man kann es sich heute nicht leisten, ein Produkt nicht anzubieten“, so Pitterka, der überzeugt ist, dass Ganzzüge und kombinierter Ladungsverkehr nicht die alleinige Zukunft des Schienengüterverkehrs darstellen: „Das ist ein Marktsegment, die Zukunft liegt eher in der Vielschichtigkeit. Da hat sich auch die Bahn selbst kannibalisiert, weil kombinierter Verkehr gefördert worden ist und man den konventionellen Waggon aufgegeben hat.“

Der Güterverkehr werde in den nächsten zehn Jahren enorm wachsen, „aber ich denke, es werden noch Marktanteile für die Schiene verloren gehen. Das Wachstum auf der Straße wird überproportional sein“, prognostiziert der SETG-Gesellschafter. Dafür seien mehrere Faktoren verantwortlich: „Die Personalkosten im Lkw-Bereich sind aufgrund von Regulierungen auf der Schiene nicht denkbar und vor allem auch nicht wünschenswert; aber eben auch ein Wettbewerbsnachteil.“ Im Lkw-Verkehr fahre heutzutage sehr viel Ost-Personal zu sehr viel niedrigeren Stundensätzen als in Mitteleuropa. Die Mauteinführung habe dem Eisenbahnmarkt nicht wirklich geholfen, weil die Kostenreduktion, die durch die Osterweiterung entstand, nicht kompensiert wurde. Der Polen-Deutschland-Verkehr sei im Lkw-Bereich um etwa 30 Prozent billiger geworden und durch die Maut wurden lediglich fünf Prozent wieder aufgeschlagen.

Planung sei deshalb alles, um wettbewerbsfähig bleiben zu können: Heutzutage sei es mitunter sehr kompliziert, Güterzüge gerade auf Regionalbahnstrecken mit vertaktetem Personenverkehr durchzuschleusen, da an vielen Stellen Ausweichgleise



Die Zebra-Lok von Lokomotion, 139133, fuhr am 27. August 2005 aushilfsweise im Ecco-Dienst.



Am 6. August 2005 darf 1020041 (ex E94103) auch mal einen Ecco-Cargo-Austria ziehen.



Am 23. Oktober 2004 müht sich 1116911 vor dem Ecco-Cargo-Austria.



Foto: Mann

212311 der Nordbayerischen Eisenbahn bespannt am 1. Juni 2005 den Ecco-Cargo-Odenwald.



Im Frühjahr 2005 legt sich ES64 U2-014 mit dem Ecco-Cargo-Austria in die Kurven.

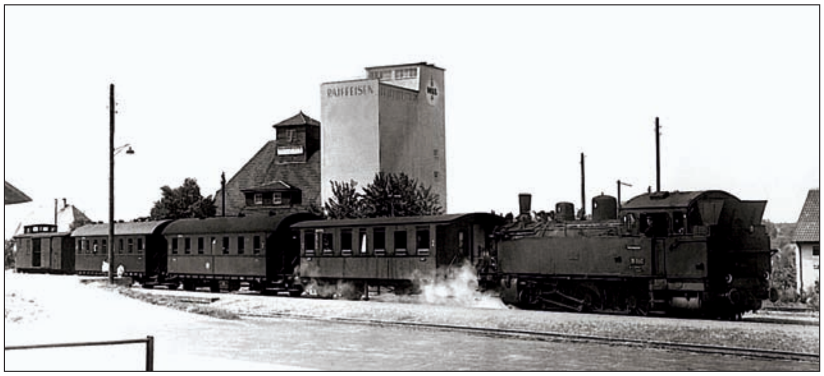


Foto (5): Dollinger

Der Ecco-Cargo-Altmühl ist am 22. Juni 2005 mit der MWB-V1354 (ex 213341) unterwegs.

aus- und abgebaut wurden. „So gesehen ist Deutschland gar nicht so liberal, wie es formal scheint", korrigiert Pitterka ein öffentliches Bild. Indem man Fakten schaffe und bewusst Geld in die Hand nehme, um Kreuzungsstationen auf Triebwagenlänge zurückzubauen, würge man Güterverkehr ab. „Da braucht man hinterher nicht zu fordern, es solle Güterverkehr auf die Schiene. Das ist eigentlich ein Skandal in Deutschland", so Pitterka. Eigentlich müsse es im ureigensten Interesse der Politik sein, dass mehr Güterzüge auf Regionalstrecken fahren. Sie bezahle ja heutzutage den Regionalverkehr. Der Güterverkehr könnte schließlich einen kleinen eigenwirtschaftlichen Teil zum Streckenunterhalt beitragen. Die Trennung von Netz und Betrieb ist für Pitterka außerhalb der Diskussion: „Das muss Basis sein, um auch im Wettbewerb der Verkehrsträger bestehen zu können." Im Straßenverkehr komme auch niemand auf die Idee, eine Autobahn einem Spediteur zu überlassen. „Wenn man den europäischen Vergleich zieht, hat sich für den Güterverkehr die Infrastruktur nirgendwo so schlecht entwickelt wie in Deutschland. Wir verladen gerade Windwurfholz in Dänemark, traditionell alles andere als ein Holz-Land. Was dort an Ladestraßen und Infrastruktur zur Verfügung steht, ist besser als in Deutschland, einem klassischen Holz-Land." Eine absolute Fehlentwicklung der Bahnreform sieht Pitterka in der Möglichkeit, dass EVU Gleise fest anmieten können. Gleise seien Fahrweg, für Transporte zu nutzen, von wem auch immer. Da habe es in Deutschland eine Fehlentwicklung gegeben, die Railion genutzt und im Holzbereich sehr viele Ladegleise ohne Bedarf angemietet habe, um Wettbewerber auszugrenzen. Deutschland sei im Grunde ein ideales Land für Schienenverkehr, in zentraler Lage als Schnittstelle Europas mit Seehäfen und hinreichend langen Entfernungen.

Planung, aber auch Improvisationstalent und gute Nerven sind in diesem Geschäft essentiell, wenn beispielsweise ein Zug am Samstagabend in Rostock nicht abfahren darf, weil Waggons überladen wurden, die Ware aber am Montag in Österreich sein muss, wo eigens Ladegleise freigehalten werden. Dann fallen private Wochenenden ins Wasser, wenn noch am Sonntag ohne die Infrastruktur einer großen Staatsbahn aus der Salzburger Ferne ein Umladen organisiert werden muss. Kommt der Zug am Ende pünktlich oder mit geringer Verspätung am Bestimmungsort an, dann schöpfen die SETG-Mitarbeiter daraus auch neue Motiviation. *Stefan Alkofer*



Eine illustre Garnitur: 75 060 verlässt Markgröningen in Richtung Ludwigsburg (1953).

Von 1910 bis 1963 dauerte die Karriere der wü. T5. Die zuverlässigen Loks kamen vorwiegend in württembergischen Gefilden zum Einsatz.

Schwäbisch solide



Eisenbahnidylle im Donautal in den 30er-Jahren: Eine T 5 dampft vor württembergischen Wagen in Richtung Sigmaringen.



75 008 bei Memmingen (1949). Das „Au" an der Rauchkammer weist auf das Bw Aulendorf hin.

Der Personenzugdienst war die Domäne der 96 zwischen 1910 und 1920 beschafften württembergischen Heißdampfloks T 5.

Um Schwachpunkte rechtzeitig zu erkennen, setzte die Königlich Württembergische Staatseisenbahn (KWStE) die ersten T 5 auf der anspruchsvollen Schwarzwald-Strecke Eutingen – Freudenstadt – Hausach ein, wo sich die 1'C1'-Maschinen bewährten. Der feste Achsstand von vier Metern ermöglichte eine gute Laufruhe, weshalb man die Loks auch Schnellzügen vorspannte. So zogen zeitweilig T 5 den D45 (Mailand – Berlin) zwischen Tübingen und Immendingen sowie das Zugpaar D 37/D 38 Stuttgart – Berlin im württembergischen Abschnitt.

Mit Achslasten zwischen 14,7 (1. Bauausführung) und 15,6 Tonnen (3. Bauausführung) und gutem Kurvenlauf sah man sie auch auf Nebenbahnen. Anfänglich waren die Maschinen für 70 km/h zugelassen, das Merkbuch für die Schienenfahrzeuge der Deutschen Bundesbahn (DB) von 1953 gibt 80 km/h an. Als typisch schwäbisches Produkt glänzte die 75.0, wie die T 5 seit den 20er-Jahren hieß, mit geringem Brennstoff-Verbrauch, was im Verein mit den großen Wasserkästen zu einer Reichweite führte, wie sie sonst nur Schlepptenderloks boten. Dass die Lokführer trotz der vorne abgeschrägten Wasserkästen nach Gefühl an den Zug heranfahren mussten, gehörte zu den wenigen Schwachpunkten der überwiegend von der Maschinenfabrik Esslingen gelieferten T 5.

Die Wertschätzung für die 75.0 offenbart sich in der Tatsache, dass die DB 89 Exemplare in ihren Bestand übernahm. Die von Stuttgart aus fortschreitende Elektrifizierung in den 50er-Jahren und die Lieferung der V 100 sorgten für eine verstärkte Abstellung der 75.0 ab 1959. Bis Juni 1963 stand 75 042 in Aulendorf, dem Auslauf-Bw der Baureihe, als letzte T 5 in DB-Diensten. Zunächst sollte die Lok museal erhalten werden; sogar auf Ausstellungen wurde sie gezeigt. Leider verfügte die DB-Hauptverwaltung schließlich doch die Verschrottung und so wurde die letzte T 5 1968 in Offenburg zerlegt. Schade, denn mit ihrem großen Fahrbereich wäre die T5 heute eine ideale Museumslok.

Jochen Frickel





Fotos: C. Bellingrodt/Slg. Schulz

Noch mit Gasbeleuchtung präsentiert sich die Ulmer 75 029 im Jahre 1930 dem Meisterfotografen Carl Bellingrodt.



Schaufeln, schaufeln, schaufeln: Weichenräumung in Oberstdorf während der Einfahrt des IC 2085 am 26. Februar 2005.



Die vereiste Steuerwagenfront unterstreicht die massive Belastung für das Rollmaterial im Winter.



218 mit zwei Klima-Schneepflügen im Februar 1986 zwischen Waltenhofen und Martinszell. Da man die Klima-Pflüge nicht ausdrehen konnte, fuhr man meistens mit einem Pflug vorne und hinten an der Lok.

Foto: Schiestl



Fabrikschild des Kemptener Beilhack-Pflugs.

EIS-ZEITEN

Was in manchen Regionen eine Katastrophe bedeutete, ist im Allgäu beinahe alljährliche Routine. Schnee und Eis gehören im Winter zum Alltagsgeschäft.

„Alle reden vom Wetter, wir nicht." So lautete einst ein Werbeslogan der DB. Im Münchner Hbf unterscheiden sich im Winter die Züge aus dem Allgäu auch heute noch deutlich von den Zügen der übrigen Zulaufstrecken. Früher erntete der Lokführer, der den ersten Eilzug von Oberstdorf pünktlich nach München fuhr, im Winter oft staunende Blicke: Eine völlig vereiste Steuerwagenfront mit einem kleinen Guckloch, das der Scheibenwischer mühsam freihielt, und ein halber Meter Schnee auf dem Dach. Vom Wetter reden die Eisenbahner im Allgäu bis heute nicht. Ab Mitte Dezember bis Ende Februar sind Schneehöhen im Meterbereich zwischen Füssen, Kempten, Oberstdorf und Lindau nicht alltäglich, aber auch kein großes Wunder.

Nicht alle Strecken des Allgäus sind gleichermaßen schneegefährdet. Regelmäßige



„Die Flunder", Schneepflug der Bauart 850 Meiningen, im Bf Nesselwang: Bei diesem Pflug fahren Fahrtenleiter und Bediener im Führerstand der Lok mit. Der Pflug wird per Fernsteuerung bedient.



Foto: Schiestl

Schneeräumeinsätze gibt es hauptsächlich von Kempten bis Pfronten-Steinach und von Immenstadt in Richtung Oberstaufen bis Hergatz. Weitere Ziele der Pflüge sind Oberstdorf und die Nebenbahn von Biessenhofen nach Füssen.

Während im täglichen Betrieb das Räumvermögen der im Taktverkehr fahrenden Züge je nach Streckengeschwindigkeit meist ausreicht, kann eine Nacht mit heftigen Schneefällen den morgendlichen Bahnverkehr erheblich behindern. Dann wird vor den ersten Zügen meist eine Spurlok auf die Strecke geschickt. Schlimmstenfalls bleibt besser die Spurlok in einer Schneewehe stecken als ein voll besetzter Reisezug. Als Spurloks werden fast ausschließlich Loks mit Anbaupflug verwendet, die nicht nur den Schnee wegschieben, sondern vor allem die Spurrillen der Bahnübergänge durch ihr höheres Eigengewicht freimachen. Sonst besteht für Triebzüge und die Steuerwagen der Wendezüge wegen der geringen Achslasten an Überwegen Entgleisungsgefahr.

Meist reicht der Einsatz einer Spurlok vor Aufnahme des Regelbetriebs aus. Bei anhaltenden Schneefällen wird jedoch der Einsatz eines Schneepfluges unumgänglich, da sich zwischen den Schienen immer mehr Schnee ansammelt und dieser sich durch das ständige Überstreichen der Züge extrem verdichtet. Wenn es auf diesen festgefahrenen Schnee erneut schneit, wächst die Gefahr, dass die Fahrzeuge auf dem harten Schnee aufsteigen und ent- →

gleisen können. Ohne Schneepflug geht nun nichts mehr! DB Netz hat in Kempten zwei Pflüge fest stationiert, einen Beilhack-Schneepflug der Bauart 852 (Baujahr 1972) und einen moderneren, flachen Pflug der Bauart 850 „Meiningen".

Die Räumfahrt ist für die gesamte Mannschaft, bestehend aus dem Fahrtenleiter von DB Netz, einem oder zwei Pflugbedienern aus der Werkstatt und dem Lokführer, immer wieder eine besondere Aufgabenstellung. Die Lokführer der Schneepflugfahrten im Allgäu sind Kemptener Personale, da hier Pflug und Loks beheimatet sind.



Winter im Allgäu: Ein heftiger Schneesturm wütet in Pfronten-Steinach, gut, wenn jetzt eine Lok an der Spitze des Zuges steht.

Schneppflugfahren ist Teamwork

Der Bediener rüstet den Pflug betriebsbereit auf und bringt ihn zusammen mit dem Lokführer zum Bahnhof. Der Fahrtenleiter kommt in der Regel erst kurz vor Beginn der Fahrt. Während der Räumfahrt ist der Schneepflugbediener hauptsächlich für die Überwachung des Hilfsdiesels, der Öltemperaturen und Anzeigen sowie für das Beheben von Störungen am Motor zuständig. Auf Anweisung des Fahrtenleiters bedient er den Frontpflug und bei eingleisigen Strecken zusätzlich den linken Räumflügel. Außerdem ist der Bediener für das Drehen des Pfluges auf dem Wendebahnhof zuständig. Der Fahrtenleiter sitzt im Pflug rechts und bedient bei der Räumfahrt den rechten Räumflügel und den wichtigen Mittelräumer, der Schnee und Eis zwischen den Schienen beseitigt. Ferner obliegt ihm die Strecken- und Signalbeobachtung. Er gibt dem Lokführer per Funk Geschwindigkeitsanweisungen und teilt ihm die jeweiligen Signalstellungen mit.

Vor jedem Bahnübergang, Einschaltkontakt, Indusi-Magneten oder Ähnlichem muss der Mittelräumer gehoben werden, damit nichts beschädigt wird. Der Mittelräumer ist während des Räumens auf 25 bis 30 Millimeter unterhalb der Schienenoberkante (SO) abgesenkt, der Frontpflug auf 100 Millimeter über SO. Dieser muss vor Bahnübergängen und Weichen gehoben werden, damit kein Schnee in Weichen beziehungsweise auf den Übergang geschoben wird. Je nach Geschwindigkeit wirft der Pflug den Schnee aus dem Gleisbereich verschieden weit aus. Der Fahrtenleiter muss die Strecke gut kennen, wissen, wo er wie schnell räumen kann, damit der ausgeworfene Schnee möglichst keinen Schaden anrichtet. Sonst kann es passieren, wenn sich der Pflug durch schweren Schnee quält, dass die Kilometertafeln akut knickgefährdet sind. Es gingen auch schon bei nah an den Gleisen stehenden Häusern Fensterscheiben zu Bruch. Bei höherer Räumgeschwindigkeit kommt es auch vor, dass Langläufer, die bei strahlendem Sonnenschein auf der unmittelbar neben den Gleisen verlaufenden Loipe eben noch freundlich dem Pflugpersonal zuwinken, nach der Vorbeifahrt mit den Skistecken drohen.



Der Arbeitsplatz des Schneepflugbedieners auf der linken Seite des Beilhack-Pfluges.



Ausdrehen des Kemptener Beilhack-Pfluges im Bf Hergatz am 4. Februar 2005: Links unter dem Maschinenraum ist der Innenräumer zu erkennen.

Foto: H. Kiebler

Für den Lokführer gilt es, vor Beginn ein paar Besonderheiten zu beachten, will er nicht nach einer schneereichen Räumfahrt im Seitengang seiner Lok Schnee schaufeln. Die Lok läuft ständig im Schneegestöber des Pfluges. Deshalb sollte der Lokführer bei der meist eingesetzten 218 die oberen Seitenjalousien fest einhängen, damit die Kühlanlage genügend Luft bekommt, die unteren jedoch absperren, damit nicht zu viel Flugschnee angesaugt wird. Ungewohnt für den Lokführer ist das Fahren nach den Angaben des Fahrtenleiters, denn er sieht bestenfalls nur den Pflug, aber nicht auf die Strecke und ihre Signale. Gewiss kann man beim Seitenfenster der Lok rausschauen, doch bringt einen der Flugschnee ganz schnell dazu, das Fenster zu schließen, bevor man festfriert. Das setzt Teamwork und Vertrauen voraus.

Aber die Personale in Kempten kennen sich und ihre Region gut und ein knackiger Winter gehört im Allgäu einfach dazu.

Axel Kiebler/Stefan Alkofer



Blick aus einer 218 hinter dem Beilhack-Pflug bei bestem Wetter im März 2005 (re.). Die gleiche Räumfahrt aus dem Seitenfenster der Lok. Schneewirbel bei knapp 30 km/h.



Fotos (7): A. Kiebler



Der Kemptener Beilhack-Pflug Bauart 852, noch in grüner Farbgebung, räumt den nächtlichen Schneezuwachs bei Hinterstaufen im Januar 2001 beiseite.

Foto: Schiestl

www.tt-board.de

Eisenbahnforum in 1:120

Diese Präsentation für die TT-Modellbahn und die Modelleisenbahner mit TT-Affinität ist eine reiche Fundgrube für die Anhänger der Spur der Mitte.

■ Weitaus kleiner als die H0-Fangemeinde ist die Anhängerschaft des Maßstabes 1:120, jedoch immer noch groß genug, um mehreren Herstellern Nachfrage und damit ein gewisses Auskommen zu verschaffen. Und wo man nicht alles zu kaufen bekommt, ist Erfahrungsaustausch um so wichtiger. Diese Homepage ist Kontaktstelle, Dienstleistungsbetrieb und Datenbank für TT. Es gibt Umbau- und Basteltipps, eine Übersicht über Hersteller, Termine und TT-Treffs im Lande sowie Fotos. In einem Kalender kann man Geburtstage hinterlassen und natürlich gratulieren, was man gleich im Forum erledigen kann. Die Registrierung ist kostenlos. Auch die Suche nach Artikeln oder Terminen gestaltet sich dank intelligenter Auswahlkriterien problemlos. Für jeden TT-Fan ist diese Homepage empfehlenswert!

www.mec-igb.de

Grüße nach St. Ingbert

Wer mehr über den Modelleisenbahnclub (MEC) und die Anlagen unseres Beitrages ab Seite 100 erfahren möchte, erhält hier vertiefende Informationen.

■ Im Saarland werden nicht nur ansehnliche Modelleisenbahnanlagen verschiedener Nenngrößen gebaut. Der MEC St. Ingbert beherrscht darüberhinaus mit seiner Homepage eine angemessene Form der Selbstdarstellung. Man erhält stichpunktartig nähere Informationen zur Chronologie des Vereins, und auf der Gästeliste übermitteln nicht nur Privatleute, sondern auch andere Clubs Grüße nach St. Ingbert. Die Fotogalerie zeigt Total- und Detailaufnahmen der beiden vereinseigenen H0-Anlagen; die N-Anhänger gehen noch leer aus. Unter anderem kann man sich einen Überblick über den oberen Teil des Kreuzungsbahnhofes verschaffen. Was man ein wenig vermisst, sind ein paar Blicke in die Trickkiste: Jeder Verein hat etwas, das er als Spezialität betreibt und was andere duchaus zur Nachahmung anregt!

www.elektrische-bahnen.de

Unter Strom

Eine viel versprechende, im Wachsen begriffene Seite zum Thema E-Betrieb hat Thomas Scherrans ins Netz gestellt.

■ Die Geschichte des elektrischen Zugbetriebs in Deutschland war Anfang des 20. Jahrhunderts geprägt von rasantem technologischen Fortschritt, aber auch von kleinstaatlichem Denken. Die Schwierigkeiten der Ingenieure bei der Entwicklung der ersten leistungsfähigen E-Loks und der Installation eines Versorgungssystems waren überlagert von der damals noch bestimmenden Länderbahnstruktur. Scherrans greift die Geschichte in den einzelnen Ländern auf und beschreibt die wichtigsten Entwicklungsstufen. Gut verlinkt kann man die Elektrifizierung in Bayern, Mitteldeutschland und Schlesien nachlesen. Lobenswert sind die zahlreichen Abbildungen und Kartenausschnitte, die der Autor in seinen Texten einbaute. Interessant sind die Vereinheitlichungsschritte bei den Oberleitungskonstruktionen ebenso wie die vom Autor gefundenen Spuren historischer Fahrleitungen in Bayern und Schlesien, die teilweise bis vor wenigen Jahren standen. Noch liegt der Schwerpunkt des Internetauftritts auf der frühen Entwicklungsgeschichte der E-Bahnen. Die Rubrik Technik ist noch verwaist. Wenn sich der Rest der Homepage in ähnlicher Weise entwickelt wie die bisher entstandenen Teile, dürfte sie noch empfehlenswerter werden. Wer sich für das Thema E-Bahnen interessiert, findet hier auch eine umfangreiche Literatur- und eine Linkliste. Jüngere Besucher werden durch einen Link zur Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List" auf Studienmöglichkeiten hingewiesen.



www.boefreun.de

Keine Moorleiche

Der Verein Bremervörde-Osterholzer Eisenbahnfreunde hat einen guten Internetauftritt hingelegt.

■ Ein wenig Glück hatten die Freunde der Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn in Deutschlands hohem Norden, als der Personenverkehr Ende der 1970er-Jahre von Schienen- auf Busbetrieb umgestellt wurde. Der Rückbau blieb der Strecke erspart und die rasche Initiative der Eisenbahnfreunde, die schnell Tourismusverkehr organisierten, trug zur dauerhaften Rettung bei. Heute verkehrt dort der inzwischen überregional bekannte Moorexpress, und die Fahrzeugsammlung des Vereins ist ansehnlich. Wer mehr darüber wissen will, wird beim informativen Internetauftritt fündig.

http://home.arcor.de/apreissler/

Böhmische Knödel

Andreas Preisslers kleine Homepage ist vor allem der Mehrsystem-Baureihe 180 der DB AG gewidmet.

■ Anfang der 1990er-Jahre erhielt die Noch-DR ihre erste Serien-230, die kurze Zeit später zur Baureihe 180 mutierten. Insgesamt 20 Loks bestellte die DR, und die Tschechische ČD bezog 15 Stück als Reihe 372. Seit der Indienststellung sind die interessanten Skoda-Fabrikate überwiegend im Verkehr zwischen Dresden und Prag unterwegs. Preissler hat von allen DB AG- und ČD-Loks Bilder ins Netz gestellt. Des weiteren präsentiert er zahlreiche Fotos des aktuellen Bahn-Alltags, überwiegend aus dem Großraum Dresden.

An MEB-Verlag, „Leserbriefe“
Biberacher Str. 94
D-88339 Bad Waldsee

E-Mail: *redaktion@modelleisenbahner.de*

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Fröhlicher Eintopf

Betrifft: „Schlaf-Wandler“, Heft 2/2006

Fröhlich werden Rbf, Wagenwaschanstalt, Wagenwerkstatt und Bw in einen Topf geworfen und auf solche Art und Weise hat dann schon mal ein Bw eine Gleislänge von 60 Kilometern. Gut ist der gelbe Kasten auf Seite 28. Wenn die darin enthaltenen Informationen stimmen, dann ist das meiste gesagt und er (der Kasten) macht das übrige Gedöns überflüssig. Übrigens: Wer kennt schon Wustermark? Ich zum Beispiel und noch viele andere! ***Gerhard Bernreither, 85293 Reichertshausen***

Trübe Scheiben

Betrifft: „Merci MCi“, Heft 2/2006

In der Besprechung des Behelfspersonenwagens MCi von Peter Lorenz bemängeln Sie unter anderen die trüben Fenster. Wie ich aus meiner Jugendzeit weiß, waren die Fenster dieser Waggons trüb und nicht plan, weil sie nicht aus Glas, sondern aus einem leicht milchigen Kunststoff bestanden. Als Auskunft auf meine Fragen nach den leicht gewellten Fenstern bekam ich damals von einem Bahnbeamten augenzwinkernd die Antwort: „Zum Schutz vor Glassplittern bei Feindeinwirkung“. Mein Vater, dem ich davon später berichtete, meinte, das sei eine Ausrede für die nicht nachkommende Glasproduktion gewesen. Die immer heftiger werdenden Luftangriffe auf die Städte hatten nämlich einen enormen Bedarf an Fensterglas zur Folge.

Josef Otto Güntert, E-Mail

Winter-Diorama

Betrifft: „Weihnachtsmarkt-Bummel“, Heft 1/2006

Mit Interesse habe ich Ihren Beitrag über den Weihnachtsmarkt des Zittauer Modell-Eisenbahn-Clubs gelesen. Im Oktober 2005 hatte ich die gleiche Idee. Diese habe ich auch sofort in die Tat umgesetzt. Die Maße meines Marktes in 1:87 betragen 800 Millimeter mal 400 Millimeter. Die Häusermodelle stammen von Vero, heute Auhagen, und von Kibri. Die Figuren sind von Preiser.

Stephan Matthes, 74374 Zaberfeld



Winterliches Treiben herrscht noch auf dem historischen Altstadtmarkt.

Foto: Matthes

Greizer O-Busse

Betrifft: „Trolley mit Anhang“, Heft 2/2006

Dass es in der 45000 Einwohner zählenden Kreisstadt Greiz mit ihren verwinkelten und vom Verkehr häufig verstopften Straßen einen O-Bus-Betrieb gegeben hat, wie hier angeführt, scheint mir ein Irrtum zu sein. Gemeint ist sicher Gera, die zweitgrößte Stadt Thüringens. Hier fuhren von 1939 bis 1977 O-Busse.

Hans-Joachim Weise, 98684 Ilmenau

Anmerkung der Redaktion: Im Falle Greiz irrt unser Leser. Tatsächlich gab es in der Kreisstadt O-Bus-Betrieb und zwar vom 21. September 1945 bis zum 11. Juli 1969.

Starker Eindruck

Betrifft: „Schlaf-Wandler“, Heft 2/2006

Zu Ihrem Beitrag über das Bw Wustermark möchte ich Sie beglückwünschen! Genau ein derartiges Flair verspürte ich, als ich im Frühjahr 2001 das erste Mal durch die traurigen Reste des Bw Aue (Sachs) wandelte. Die rostigen Gleise und mächtigen Gebäude machten auf mich einen ähnlich starken Eindruck wie auf den Autor des Artikels. Der Geruch, welcher noch von der richtigen Eisenbahn zeugte, und die umfangreichen Anlagen konnten viele Geschichten erzählen. Die gespenstische Stille, welche mit solchen leerstehenden Bahnanlagen einhergeht, wirkt schon sehr beeindruckend. Die Bilder in Ihrem Artikel verstärken dieses Gefühl nochmals, die warme Frühlingssonne im freundlich blauen Himmel und die milde Luft stehen im vollen Kontrast zu den toten Bahnanlagen.

Andreas Funkhänel, E-Mail

Die letzte Bahnpost

Abenteuer Eisenbahn anno 1945: Wackere Bahnpostler kämpften sich bis nach Königsberg durch, mit dem Geschützdonner als stetem Begleiter.



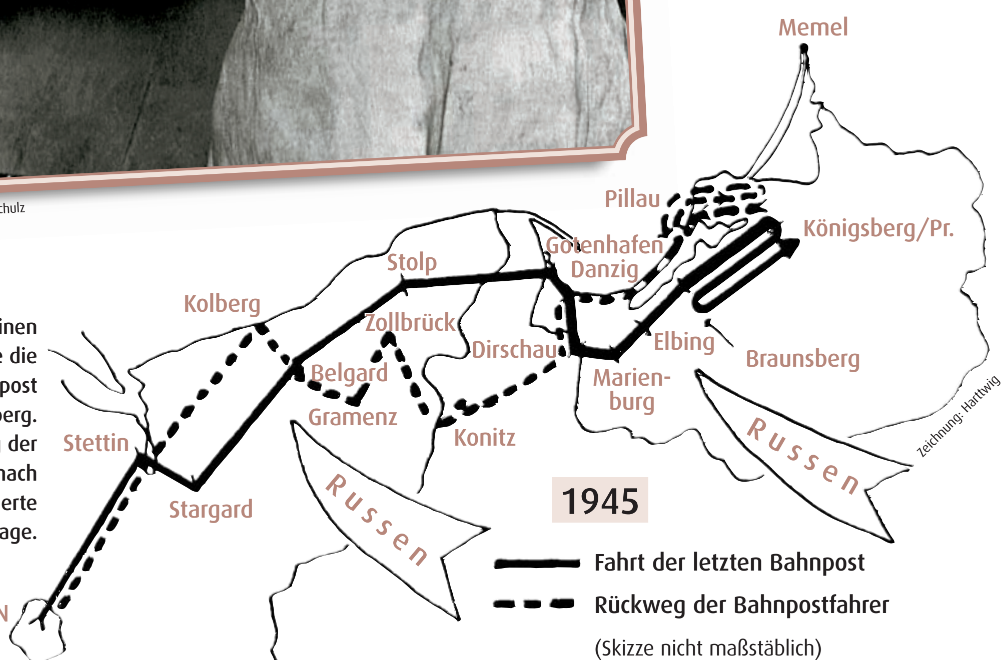
Foto: Slg. Schulz

Anfang 1945 eroberte die Rote Armee Ostpreußen. Am 22. Januar fuhren tapfere Postler in den sich bildenden Kessel. Es war die Fahrt der letzten deutschen Bahnpost nach Königsberg im allerletzten Zug nach Ostpreußen vor dem Kriegsende.

Die fachlichen Grundlagen des nachfolgenden Berichts wurden bereits vor mehr als einem Vierteljahrhundert zusammengetragen. Heute wäre dies nicht mehr möglich, da inzwischen alle Beteiligten verstorben sind. Die Original-Unterlagen stellte Herr Neumann jun. zur Verfügung, dessen Vater die damalige Bahnpost in Dirschau leitete.

Im Januar 1945 war der Zweite Weltkrieg in Europa in seine letzte Phase getreten. Die Ostfront verlief von Eydt-

Verteilung der Sendungen in die Fächer während der Zugfahrt: Die Aufgaben von Packmeister und Bahnpostler glichen sich.



Nicht ganz einen Tag brauchte die letzte Bahnpost nach Königsberg. Der Rückweg der Bahnpostler nach Berlin dauerte zwölf Tage.



Foto: Busch, Slg. Schulz



kau/Trakehnen im Osten Ostpreußens nach Süden über Ostrolenka bis westlich Warschaus. Am 13. Januar begann die sowjetische Großoffensive. Am 21. Januar eroberten die Russen Insterburg, Osterode und Allenstein. Die Besetzung Allensteins ging so schnell vonstatten, dass noch zwei Stunden nach Einnahme des Bahnhofs Züge aus Königsberg und Marienburg einliefen. Noch einen Tag später fertigte die Bahnpost Briefbunde nach Allenstein ab.

Vom 22. bis 26. Januar tobten über Ostpreußen schwere Schneestürme. Die Temperatur sank auf weit unter minus 20 Grad Celsius. Die deutsche Verteidigung brach innerhalb dreier Wochen fast vollständig zusammen. Am 31. Januar wurden nur noch einige Landesteile südwestlich Königsbergs und das Samland gehalten; ansonsten war die Wehrmacht bis zur Weichsel und Nogat zurückgewichen.

An jenem eiskalten 22. Januar 1945 fuhr der D 23 gegen 11.11 Uhr in Berlin am Stettiner Bahnhof ab. Der D 23 war der Schnellzug Berlin – Danzig – Königsberg. Im Zug lief an diesem Tag der Bahnpostwagen Nr. 5194. Er gehörte zu den modernsten Wagen, welche die Reichspost einzusetzen vermochte. Die Wagen hatten die Bezeichnung 4ü-bl/21,6 (alt) beziehungsweise 4ü-al/21,6 (neu). Die Wagen 5186 bis →



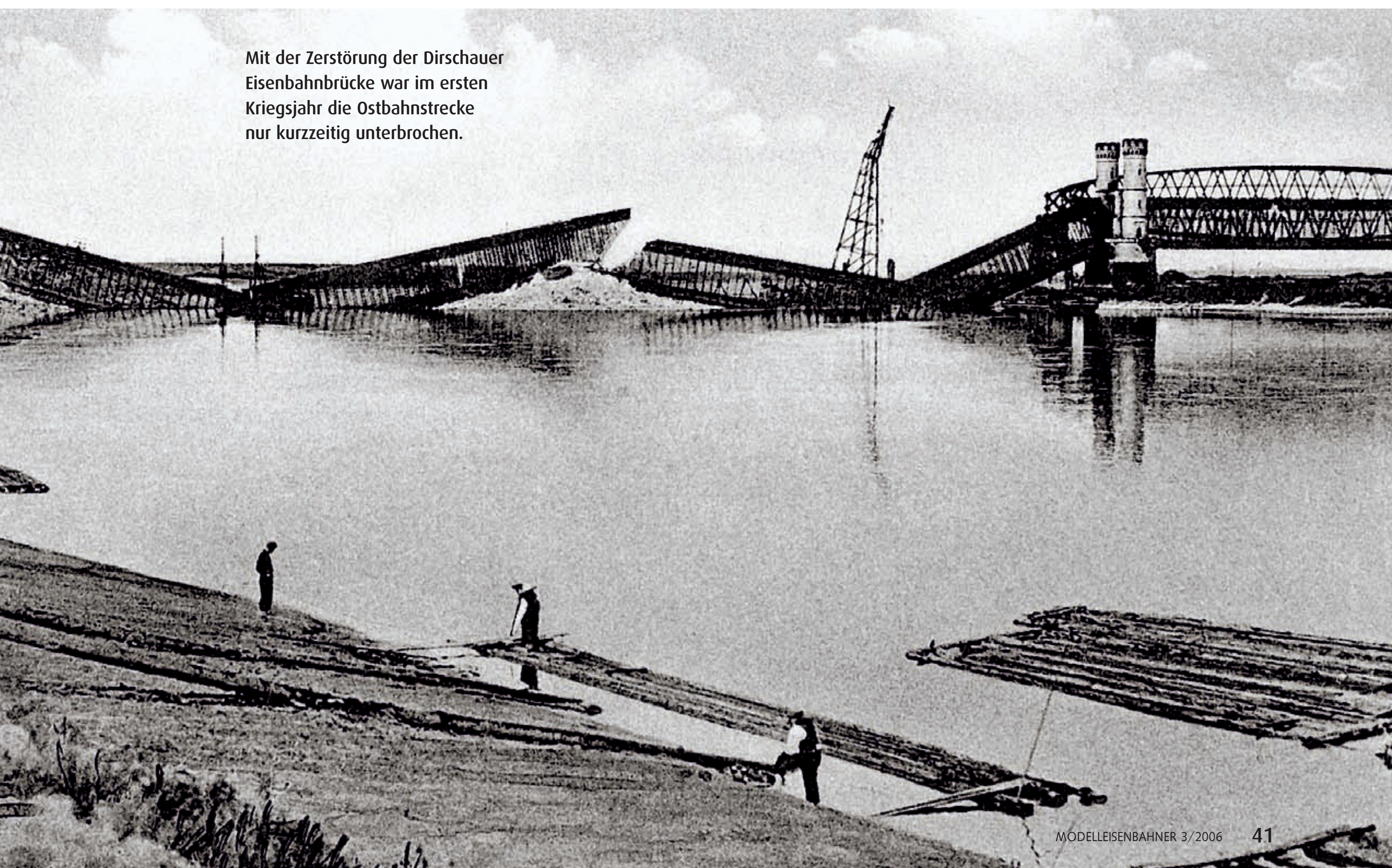
Foto: Slg. Gottwaldt

Lokomotiven der BR 17, hier 17 1017 um 1938 im Stettiner Bahnhof in Berlin, bespannten D- und E-Züge gen Osten.



Foto: Heep, Slg. Gottwaldt

Berlins Stettiner Bf war am 22. Januar 1945 Ausgangspunkt der letzten Bahnpost, die Ostpreußen erreichte.



Mit der Zerstörung der Dirschauer Eisenbahnbrücke war im ersten Kriegsjahr die Ostbahnstrecke nur kurzzeitig unterbrochen.



Foto: Slg. Schulz

5200, heute als Schürzenwagen bekannt, waren am 17. September 1940 durch die Reichspost bestellt und bis 1943 geliefert worden. 5194 (siehe auch Abbildung des baugleichen 5188 auf Seite 44), von MAN in Nürnberg gebaut, hatte die Reichspost am 1. Februar 1943 in Betrieb genommen. Der Wagen war der Reichspostdirektion Berlin unterstellt.

Am 22. Januar 1945 arbeitete im Wagen 5194 die Bahnpost Berlin – Danzig, welche dem Bahnpostamt 3 in Berlin unterstand und den Streckenstempel Berlin – Stolp – Danzig verwandte.

Von Berlin fuhr der D 23 mit seiner Bahnpost über Stettin,

Die Fahrt ins Ungewisse mit dem D23

Stargard, Belgard und Gotenhafen nach Danzig. Er benutzte also nicht die direkte und klassische Ostbahnstrecke, über die 1857 die ersten Bahnposten von Berlin nach Königsberg/Pr. gefahren waren, sondern lief über die ehemalige Stettiner und Hinterpommersche Eisenbahnstrecke.

In Danzig verließen, sicher erleichtert, die Berliner Bahnpostler den Wagen, nachdem sie ihn an die Beamten des Bahnpostamts (BPA) 11 aus Dirschau übergeben hatten, die ihn auf dem zweiten Abschnitt bis Königsberg begleiten sollten.

Von dieser letzten Etappe einer deutschen Bahnpost nach Königsberg im letzten Zug überhaupt, der vom Reich nach Ostpreußen durchkam, sollte es keine Rückleistung mehr geben. Vorgesehen waren sieben Begleiter vom BPA 11 in Dir-

Mit der Dirschauer Notbrücke, hier ein Bild von der Einweihung, wurde der Weichselübergang umgehend wiederhergestellt.



Foto: Slg. Gottwaldt

Der 1929 eröffnete Königsberger Hauptbahnhof galt seinerzeit als architektonisches Meisterwerk im Stil der neuen Sachlichkeit.



schau. Da der Geschützdonner von der Front bereits ununterbrochen zu hören war, stiegen zwei Bahnpostler in Dirschau aus. Je einer folgte in Marienburg und Elbing. Es verblieben die Herren Eisenblätter, Horka II und der Leiter der Bahnpost, Postassistent Neumann. Sie fuhren in treuer Pflichterfüllung in den sich bereits bildenden Kessel.

Der Zug war schon mit erheblicher Verspätung, plangemäß wäre 19.28 Uhr gewesen, in Danzig abgefahren. Hinter Elbing hatte D 23 einen längeren Halt. Auch auf der Weiterfahrt nussten immer wieder Halte eingelegt werden. Nach Fahrplan hätte der Zug Königsberg um 22.46 Uhr erreichen müssen. Tatsächlich kam er erst weit nach Mitternacht, in den frühen Morgenstunden des 23. Januars 1945 an.

Es grenzt an ein Wunder, dass der D 23 überhaupt noch bis nach Königsberg gelangte. Es ist sicher vor allem der Dunkelheit und dem Wetter zu verdanken.

Der letzte Zug, welcher entgegengesetzt von Königsberg nach Westen durchkam, war am 22. Januar der D 24, der morgens um 7.01 Uhr, wie im Reichskursbuch von 1944/45 vorgesehen, den Königsberger Hauptbahnhof nach Berlin verließ.

Der D24 profitierte dabei wie auch der letzte D23 davon, dass die Strecke im Frontgebiet abends mühsam zusammengeflickt werden konnte. Im Verlauf des 23. Januars durchbrach die Rote Armee endgültig die deutschen Linien und erreichte bei Tolkemit das Haff. Damit war die Bahnstrecke Elbing – Königsberg unterbrochen. Alle nach dem D 24 gestarteten Züge mussten nach Königsberg zurückkehren, was auch die Bahnpostbegleiter des D 23 vom 22. Januar betreffen sollte.



Der allerletzte Bahnpoststempel: D24 kam am 23. Januar nur noch bis Braunsberg.

Beachtenswert ist, dass auf deren letzter planmäßigen Fahrt am Vortag der Postaustausch auf den Unterwegsstationen bis zuletzt funktionierte. Die Postdienststellen wie auch die Eisenbahner arbeiteten buchstäblich, bis die Russen vor der Haustür standen. Das zeigen die von den Ortspostämtern kommenden Ladezettel der Bahnpost im D23.

Über den Austausch von Briefbunden gibt es zwar keinen Nachweis, aber der erhaltene Wertnachweis belegt, dass in Marienburg beispielsweise noch der Abgang für die Bahnpost im Zug 909 Marienburg – Allenstein (!), ab Marienburg 20.30 Uhr, und der Abgang der Bahnpost im Zug 1008 Marienburg – Eylau, ab Marienburg 21.25 Uhr, erfolgt war.

Aus dem Bericht über die „Überzähligen Kartenschlüsse" ist zu entnehmen, was nicht mehr ausgetauscht werden konnte, weil einige Züge mit Bahnpost nicht mehr fahren konnten. Am 22. Januar waren tagsüber sämtliche Züge und Bahnposten ab Dirschau Richtung Königsberg ausgefallen, so der D 7, der D 17 und der Personenzug 117. Auch die noch verkehrende Bahnpost im Zug 770 Simonsdorf – Tiegenhof, ab Simonsdorf 6.48 Uhr, war betroffen, konnte sie doch ihre Ladung nicht mit dem P 117 austauschen. Alle Kartenschlüsse, welche für ausgefallene Bahnposten beziehungsweise Züge bestimmt waren, übernahm der D 23.

In Königsberg angekommen, schliefen die Bahnpostler des D23 in den Übernachtungsräumen des Bahnpostamts 25, das im Postamt 5 in unmittelbarer Nachbarschaft des Hauptbahnhofs unterge- ➔



Foto: Slg. Hartwig

Im Postamt Königsberg (Pr) 5 direkt neben dem Hauptbahnhof übenachteten die Bahnpostler in Räumen des Bahnpostamts 25.

135 Memel—Tilsit / Eydtkau **– Insterburg – Königsberg** (Pr) **– Dirschau** (– Berlin)

	RBD Königsberg	Zug Nr Klasse	544 2. 3.		102 2. 3.		106 2. 3.	D 24 1. 2. 3.	110 2. 3.						112 2. 3.									
235,1	Königsberg (Pr) Hbf	ab	...	...	...	...	[illegible]	7.01	...	8.05	...	Leipzig Hbf an (22.09) Allenstein—Thorn—Posen—Cottbus s. 136	...	...	9.12	...	...	10.06	...	...	...	...	...	...
237.8	Königsberg-Ponarth (siehe auch 136e)		...	...	...	...	[illegible]	Königsberg (Pr) über Stettin	...	Königsberg (Pr)	...		...	...	9.17	...	...		...	...	...	...	...	...
241.4	Godrienen		...	...	...	...	[illegible]		...		...		...	...	9.24	...	...		...	...	...	...	...	...
246.1	Seepothen		...	...	...	...	6.20		...		...		...	...	9.30	...	...		...	...	...	...	...	...
251.5	Kobbelbude		...	...	...	...	6.28		...		...		...	...	9.39	...	...		...	...	...	...	...	...
261.3	Pörschken		...	...	...	...	6.42		...		...		...	...	9.51	...	...		...	...	...	...	...	...
264.3	Ludwigsort		...	...	...	...	6.48		...		...		...	...	9.57	...	...		...	...		...	...	...
272.4	Wolittnick		...	...	...	...	7.00		...		...		...	...	10.07	...	...		...	...	vS148	...	...	...
277.2	Groß Hoppenbruch		...	...	...	...	7.06		...		...		...	...	10.15	...	...		...	...	2. 3.	...	...	...
284.7	Heiligenbeil 135 h		...	...	...	...	7.18		8.41		...		...	...	10.27	...	...		...	...	13.44	...	...	...
296.7	Braunsberg 135 a	an	...	...	...	...	7.30	7.53	8.52	9.00	...		...	...	10.39	...	...	11.01	...	...	13.59	...	...	...
		ab	...	...	5.18	...	7.35	7.56	↳	9.03	...		...	...	...	...	...	11.04	...	...	...	...	...	...
301.5	Böhmenhöfen		...	...	5.25	...	7.44	Berlin (an 16.44)	...	–Berlin	...		...	...	...	...	...		...	...	...	...	...	...
309.2	Tiedmannsdorf		...	..	5.36	...	7.54		...		...		...	...	...	...	...		...	...	...	...	. .	...
314.7	Kurau		...		5.44		8.02				...		...	...	...	...	...		...	...	...	...		...
319.6	Mühlhausen (Ostpr)		...	1001	5.52	771	8.10		106		...		...	...	...	...	...		...	...	...	...	1005	...
326.8	Schlobitten 135g	an	...	2. 3.	6.00	2. 3.	8.18		2. 3.		...		...	...	...	...	...		...	...	...	...	2. 3.	...
		ab	...	von Warschau	6.02	nach Tiegenhof	↳	→	8.31		...		...	...	...	...	...		...	...	...	...	von Warschau	...
330.8	Steegen (Ostpr)		...		6.08		...		8.38		...		...	...	...	...	...		...	...	...	...		...
339.0	Güldenboden (siehe auch 135 a)		...		6.18				8.48		...		...	...	...	...	...		...	...	...	...		...
343.3	Kömmersdorf		...		6.24		233		8.55		...		...	...	...	...	...		...	560	...	...		...
351.5	Elbing 135 b c	an	...		6.33		2. 3.	8.46	9.04	9.52	...		...	...	...	...	...	11.53	...	2. 3.	...	...		...
	RBD Danzig	ab	5.19		6.45		von Thorn	8.51	9.12	9.56	...		...	...	...	...	...	11.57	...	13.22	...	...		...
361.8	Grunau (Westpr)		5.30		6.57				9.24		...		...	...	...	...	...		...	13.33	...	...		...
369.5	Altfelde		5.41		7.09				9.35		...		...	...	...	...	...		...	13.44	...	...		...
380.5	Marienburg (Wpr) 132.135a	an	5.54	7.10	7.22		9.06	9.18	9.48	10.23	...		...	...	...	...	...	12.24	...	13.56	...	...	16.42	...
		ab	6.04	7.15	7.30	8.08	9.12	9.21	10.02	10.27	...		...	...	...	...	...	12.29	...	14.05	...	...	16.47	...
382.0	Kalthof		6.08		7.34	8.13			10.06		...		...	...	...	...	...		...		...	...		...
389.2	Simonsdorf 135 d		6.19		7.46	8.36			10.17		...		...	...	...	...	...		...	14.19	...	...		...
396.2	Ließau (Westpr)		6.29		7.55	...			10.27		...		...	...	...	...	...		...		...	...		...
397.9	Dirschau 131.131d	an	6.33	7 33	7.59	...	9.30	9:39	10.31	10.45	...		...	...	...	...	...	12.47	...	14.29	...	...	17.05	...



Foto: Hartwig

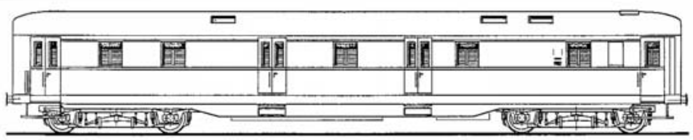
Sechs Jahrzehnte später ist das Postamt 5 noch immer die Post, allerdings in russischen Diensten.



Foto: Slg. Deppmeyer



Die Schürzenwagen, bis 1943 geliefert, waren die modernsten Fahrzeuge der Reichspost: 5188 (lks.) war baugleich mit 5194, der in Königsberg verbrannte.



Bahnpostwagen 5194 wurde von MAN in Nürnberg gebaut und 1943 in Dienst gestellt.

Zeichnung: Hartwig

bracht war. Es wurde eine unruhige und kurze Nacht, denn die Rückfahrt sollte schließlich mit dem nächsten D 24, Königsberg ab 7.01 Uhr, beginnen.

Inzwischen waren sie nur noch zu zweit: Horka II und Neumann. Trotz des Chaos rundum arbeitete Postamt 5 noch immer einwandfrei. Die Bahnpost wurde ordnungsgemäß übernommen und der D 24 verließ Königsberg am 23. Januar Richtung Berlin. Er kam freilich nur noch bis Braunsberg, wo er angehalten wurde, weil die sowjetischen Truppen bereits weiter westlich die Bahnlinie erreicht hatten.

Der D 24 kehrte nach Königsberg zurück, wo die geladene Post – Ordnung musste bis zuletzt sein – an das Postamt 5 zurückverwiesen wurde. Ebenfalls zurückverwiesen wurden die vom Zug 302 Königsberg – Dirschau übernommenen Wertsendungen. Dieser Zug hatte es schon am Vortag nicht mehr geschafft, seinen Bestimmungsort zu erreichen. Den beiden Bahnpostlern, Horka II

Zu Fuß, per Schiff und Bahn zurück

und Neumann, wurde freigestellt, sich auf eigene Faust nach Westen durchzuschlagen.

Sie fuhren abends um 20.10 Uhr mit dem Zug nach Pillau. Da es von dort aber kein Weiterkommen mehr gab, kehrten sie am 24. Januar unverrichteter Dinge nach Königsberg zurück. Am 25. Januar versuchten sie es noch einmal. Um 6.10 Uhr fuhren sie erneut mit dem Zug nach Pillau; unvorstellbar, aber auch die Eisenbahner hielten bis zuletzt den Verkehr aufrecht!



Königsbergs alte Oberpostdirektion, heute Sitz des Generalstabs der baltischen Flotte.



Braunsberg 2004: Bis hierhin kamen 1945 die tapferen Bahnpostbegleiter.

Fotos (2): Hartwig

Das Königsberger Postamt 5 hatte Horka II und Neumann mehrere Wertsendungen übergeben, die die beiden in einem Postbeutel mitführten. Dieser Umstand half ihnen und so konnten sie mit der Fähre von Pillau nach Neutief auf der Frischen Nehrung übersetzen. Zu Fuß schlugen sie sich bis Kahlberg durch, wo sie abends gegen 23 Uhr ankamen. Schon eine Stunde später ging's erneut zu Fuß nach Stutthof weiter, wo die beiden am übernächsten Tag, dem 27. Januar 1945, morgens um 6 Uhr anlangten.

Die Angst vor den Russen im Nacken und die Sorge, abgeschnitten zu werden, wenn die Rote Armee bei Danzig durchbrechen könnte, spornte die zwei Bahnpostler zu ihren enormen Fußmärschen an. Von Neutief bis Stutthof waren es immerhin rund 70 Kilometer, bei Temperaturen um minus 20 Grad und starkem Schneefall!

Am Nachmittag hatte das Duo Glück, konnte sich mit einem Auto bis nach Danzig durchschlagen. Dort erfuhren sie, dass das Bahnpostamt 4 in Berlin als Sammelstelle für alle aus dem Osten geflüchtete Bahnpostfahrer bestimmt sei. Zugleich teilte man ihnen mit, dass ihre Familien aus Dirschau in Bahnpostwagen, die man an irgendwelche Züge in Richtung Westen angehängt hatte, geflüchtet seien. Sammelpunkt sollte der Raum Leipzig sein.

Am 29. Januar fuhren die beiden Bahnpostler mit dem Zug von Danzig über Dirschau nach Konitz und von dort am 30. Januar per Bahn weiter bis Zollbrück in Pommern. Da die sowjetischen Truppen inzwischen im Süden Pommerns angriffen und nach Norden vorrückten, wichen Horka II und Neumann ebenfalls nach Norden aus und erreichten mit Zug, Auto und zu Fuß über Pollnow, Gramenz, Belgard und Kolberg am 1. Februar Stettin.

Von Stettin gab es noch eine direkte Zugverbindung nach Berlin. Morgens um 5.30 Uhr kamen die zwei Bahnpostbegleiter am Stettiner Bahnhof in der Reichshauptstadt an. Es war der 3. Februar. Als sie sich beim BPA 4 meldeten, erfuhr Postassistent Neumann, dass seine Frau nach Zeithain bei Riesa geflüchtet war. Er bekam eine Reisegenehmigung und konnte schließlich am 18. Februar seine Frau wieder in die Arme schließen.

Das Abenteuer der letzten Bahnpostfahrt fand somit ein glückliches Ende: Die Heimat verloren, aber Leib und Leben gerettet.

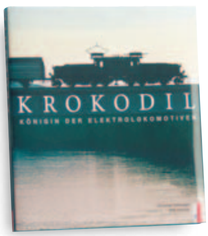
Und was geschah mit dem in Königsberg zurückgelassenen Bahnpostwagen 5194?

Am 25. Dezember 2002 strahlte der Fernsehsender Arte die Dokumentation „300 Jahre Preußen" aus. In diesem Beitrag wurde auch über die Einnahme Königsbergs durch die Rote Armee berichtet. Es wurden dabei auch historische Filmaufnahmen gezeigt, die ein russischer Kameramann gedreht hatte. Ein Schwenk über den Bahnhof zeigte die unzerstörten großen Bahnhofshallen, an einem Bahnsteig einen vollständig ausgebrannten Zug und an dessen Ende, außerhalb des Hallenbereichs gut zu erkennen, einen ausgebrannten Schürzen-Bahnpostwagen!

Werner Hartwig/hc

Alpine Reptilien

C. Zellweger: Krokodil, Königin der Elektrolokomotiven. AS-Verlag, Zürich 2005. ISBN 3-909111-19-X, 160 S., 184 Abbi. Preis: 54 CHF/32 Euro.



■ Der Leser spürt schnell, dass es sich bei den Krokodilen um die Lieblingslokomotiven des Autors handeln muss. Damit steht er auch sicher nicht allein, denn es gibt kaum eine andere (Schweizer) E-Lok mit einem ähnlichen Bekanntheitsgrad. Der Aufbau des Buches inklusive Entwicklungs- und Betriebsgeschichte ist stimmig, Christian Zellwegers Texte sind angenehm lesbar und informativ. Das Besondere des Buches sind jedoch die Bildauswahl, die grafische Gestaltung und die exzellente Druckqualität. *al*

● ***Fazit: Ein Muss für E-Lok-Enthusiasten.***

Mikado-Dienste

Dirk Endisch: Baureihe 41. Verlag Dirk Endisch, Leonberg-Höfingen 2005. ISBN 3-936893-02-0, 272 S., 165 Sw-Abbildungen; Preis: 32,50 Euro.



■ In den letzten Jahren erfüllten Baureihen-Bücher nur selten die Erwartungen. Dirk Endischs neues Werk macht da eine Ausnahme. In über 200 Tabellen, technischen Zeichnungen, anschaulichen Texten und aussagekräftigen Schwarzweiß-Fotos entwirft der Autor ein Charakterbild der deutschen Universal-Dampflok-Baureihe 41. Die eleganten Maschinen erfahren eine profunde Würdigung mit ausführlicher Darstellung des Betriebsmaschinendienstes: Die fast ausnahmslos auf den Betriebsbüchern basierenden Angaben sind aller Ehren wert. Die Diskussion um die bessere 41 wird trotzdem nicht verstummen. *hc*

● ***Fazit: Seriöses Baureihen-Buch***

Ausserdem erschienen

Filzenexpress-Leiden

David Hruza: 100 Jahre Bahnlinie Wasserburg – Ebersberg. Pro-Bahn-Verlag, München 2005. ISBN 3-9809568-4-9, 28 Seiten, 38 Sw-, 8 Farbabb. (+ 6 auf Umschlag); Preis: Euro 3.

Kompakt, mit dem jüngsten Vierteljahrhundert als Schwerpunkt serviert der Autor einen informativen Überblick über die recht wechselvolle Geschichte des Filzenexpresses. Rettung und Chancen dieser heute noch knapp 19 Kilometer langen eingleisigen Strecke im Dunstkreis des Vorortverkehrs der Bayern-Metropole werden anschaulich in Wort und Bild dargestellt.

• **Zum Mitnehmen: Kleine Chronik mit Gleisplänen**

Sammler-Freuden

Joachim Koll: Koll´s Preiskatalog Märklin 00/H0 2006. Verlag Joachim Koll, Bad Homburg 2005. ISBN 3-936339-15-5 (Gesamtausgabe, Leinen gebunden), 1344 Seiten, 3215 Schwarzweiß- und Farbfotos; Preis: Euro 87,50.

Nun bereits mit der 28. Ausgabe spürt Joachim Koll den aktuellen Preisentwicklungen auf dem Märklin-Sammlermarkt für Halbnuller nach. Tendenz: Preise für Vor- und Nachkriegs-Modelle bis zum Anfang der 60er-Jahre stabil, Preise für Massenprodukte insbesondere der letzten 25 Jahre stark nachgebend.

• **Für Sammler und Sammlerinnen unverzichtbar**

Farbige Spurensuche

Otto O. Kurbjuweit, Olaf Otto Kurbjuweit: Jan Reiners Souvenirs. Ferrook-Aril-Verlag Kurbjuweit, Hamm 2005. ISBN 3-936923-03-5, 86 Seiten, 20 Farb-, 65 Sw-Fotos, 12 Karten und Gleispläne, 33 Zeichnungen; Preis: Euro 16,80.

Die Erinnerungen an die meterspurige, 1954 stillgelegte Kleinbahn Bremen – Tarmstedt, im Volksmund Jan Reiners genannt, schöpfen ihren besonderen Wert aus den zum Modell-Nachbau geeigneten Zeichnungen der Fahrzeuge und Hochbauten.

• **Fundgrube für den Modellbau-Fan**

Im Herzen des Allgäus

Reinhold Breubeck: Eisenbahnknoten Kempten. Eisenbahn-Fachbuch-Verlag, Neustadt/Coburg 2005. ISBN 3-9807748-9-9, 224 Seiten, zahlreiche Abbildungen; Preis: 34,80 Euro.



■ Kempten, das Zentrum des Allgäus, ist eisenbahnhistorisch ein echtes Schmankerl. Grund ist die topografische Lage der Stadt, geprägt vom tief einschneidenden Illerbecken, und die damit verbundene außergewöhnliche Entwicklung der Bahnanlagen von 1852 bis in unsere Zeit. Mehr als 100 Jahre gab es in Kempten einen Kopfbahnhof mit spektakulären Gleisanlagen und Brückenbauten. Reinhold Breubeck erzählt vorwiegend in Bildern die Eisenbahngeschichte Kemptens und der von dort ausgehenden Strecken nach Memmingen, Lindau, Buchloe und ins Außerfern. Die Bildauswahl ist bemerkenswert, besonders die Luftaufnahmen des alten Kemptener Bahnhofs beeindrucken, aber auch der einzigartige Lindauer Insel-Bahnhof kommt nicht zu kurz. Kempten war immer wieder Einsatzstelle interessanter Baureihen wie etwa des Dieselexoten V 320 und der Gasturbinen-Loks der Baureihe 210. Die Region war ebenso S 3/6- sowie V 200-Land und hier konnte man den eleganten VT 11.5 und den Schweizer Rae-Triebzügen begegnen, was im Buch fotografisch belegt wird. Wer sich nicht nur für Lokomotiven und Züge interessiert, findet bei Breubeck auch zahlreiche Fotos von Bahngebäuden und Brücken sowie Gleispläne ausgewählter Bahnhöfe. An mancher Stelle würde man sich etwas mehr erläuternden Text wünschen. *al*

● ***Fazit: Sehr umfangreich und interessant, jedoch etwas bildlastig.***

Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg

Unerwartet gute Stimmung, einige Überraschungen, aber auch Misstöne: Das Begleitkonzert zur Leistungsschau bot Abwechslung.

AUFGESCHNAPPT

Wer erwartet hatte, dass die bevorstehende Fußball-Weltmeisterschaft wie in anderen Teilen der Spielwarenindustrie auch in der Modellbahnbranche als Zugpferd genutzt würde, sah sich schnell eines Besseren belehrt. Die teuren FIFA-Lizenzen standen zum möglichen Gewinn wohl denn doch in keinem gesunden Verhältnis.

Dabei wäre das Medienereignis dieses Jahres als Sprungbrett zu neuen Umsatzufern, verbunden mit einem warmen Geldregen zweifellos ungleich besser geeignet als beispielsweise das Mozart-Jahr oder „Wir sind Papst" oder?

Letzteres inspirierte Vollmer, der Musiker beispielsweise Faller. Ach ja Faller: So ganz ohne König Fußball mochten die Gütenbacher den Modellbahn-Fan nun doch nicht im Regen stehen lassen: Der Sieben-Zoll-Bildschirm des neuen H0-Autokinos „kann dank Decoder mit Antennen- und DVD-Anschluss sogar das aktuelle Fernsehprogramm übertragen", schmunzelte Produktmanager Michael Lang.

Und ganz offiziell, wenn auch indirekt partizipiert das Nürnberger Traditionsunternehmen Fleischmann von den Welttitelkämpfen auf dem grünen Rasen. „Wir fertigen für die Deutsche Bahn die WM-Lok", erklärte mit einiger Genugtuung Marketing- und Vertriebsleiter Gerhard Scholz. Auftraggeber DBAG ist offizieller WM-Sponsor und stellte die Werbe-E-Lok der Baureihe 101 auch gleich am eigenen Messestand vor.

Scholz wäre kein Cluberer-Fan, hätte er nicht bei allem Realitätssinn einen unerschütterlichen Optimismus. „Es kann doch nur besser werden", befand er, nach den Zukunftsaussichten der Branche befragt.

Und in der Tat, allgemein schien zwar nicht eitel Sonne, wohl aber eine unerwartet positive Stimmung zu herrschen. „Wir kämpfen weiter", äußerte selbst Kibri-Geschäftsführer Klaus Sick, dessen Firma schon Kurzarbeit verkraften musste.

Mit kleineren Blessuren kam Zubehör-Spezialist Heico davon. Zwar spürte die Coburger Firma als Zulieferer die Probleme der Industrie, doch „konnten wir beim Fachhandel 38 Prozent Umsatzzuwachs verzeichnen", zeigte sich Geschäftsführer Knut Heilmann erleichtert. Freilich habe dies die Rückgänge bei den Aufträgen der Industrie nicht gänzlich ausgeglichen.

Paul Adams: „Wir lassen uns nicht nervös machen!"

„Wenn wir das vergangene Jahr betrachten, ist das sicher ein schweres für Märklin gewesen", räumte auch der Vorsitzende der Geschäftsführung, Paul Adams, ein, um zu ergänzen: „Wir kommen gut voran und liegen im Plan. Vor allem aber lässt sich die Geschäftsführung von Gerüchten und Falschmeldungen in den Medien nicht nervös machen, wir



Ob ihm diese Farbe steht? Mag. Christian Plohberger und Mag. Christine Neurauter begutachten den VT 11.5.



„Wir wollen mit unseren vielen LGB-Freunden in Freude und Zuversicht feiern": Günter Kopp, Leiter Marketing/PR.



„Wir sind nicht unzufrieden und vorsichtig optimistisch": Hans-Jürgen Tillig (lks.) und Marketingleiter Uwe Hoffmann.

haben klare Ziele und verfolgen diese im Sinne des Unternehmens, der Kunden, seiner Mitarbeiter und Eigentümer."

Aus dem Gröbsten heraus scheint auch die Modelleisenbahn GmbH nach dem Roco-Konkurs: „Wir haben unser erstes Ziel erreicht und eine schwarze Null geschrieben", bestätigte Geschäftsführer Christian Plohberger.

Den zunächst verunsicherten Handel wird´s freuen, ebenso die Nachricht aus dem Hause Brawa: „Die IIm-Geschichte geht weiter", betonten Firmen-Chef Günter Braun und Tochter Katrin Braun, fürs Marketing verantwortlich.

Apropos, Gartenbahn: Für eine der inzwischen raren Überraschungen sorgte erneut Piko-Chef Dr. René Wilfer: „Wir wollen die Gesichter der Gartenbahn-Fans wieder zum Leuchten bringen!" Sprach´s und präsentierte den Sonneberger G-Taurus. Was Günter Kopp, LGB-Leiter für Marketing und Public Relations, nicht kommentieren wollte. Er verwies vielmehr auf das anstehende Firmen-Jubiläum zum 125-jährigen Bestehen des Lehmann-Patentwerks: „Wir wollen mit unseren vielen Freunden in Freude und Zuversicht feiern!" Kopp ist überzeugt, dass LGB die Herausforderungen des Marktes bestehen wird.

Über eins war man sich in den Gängen und an den Ständen nicht nur in Halle 7A nämlich einig: Der Wettbewerb wird mit härteren Bandagen geführt. Dr. René Wilfer wünscht sich zwar, „dass wir etwas weniger neidvoll miteinander umgehen", doch sorgte offenkundig ausgerechnet sein H0-ICE 3 für Aufregung und Schlagzeilen selbst in der Boulevard-Presse: „Unser ICE 3 wurde nach unserer Ansicht von einem Mitbewerber kopiert und er ist so sklavisch nachgebaut, dass in Foren diskutiert wird, ob unsere Züge auch in Fernost gebaut werden; und dann ist es nur legitim, dass wir, die wir mit hohem Aufwand in Deutschland produzieren, uns dagegen wehren", betonte Märklin-Chef Paul Adams.

Bad news are good news? Wohl doch nicht immer!

Karlheinz Haucke



Zufriedener Marketing- und Vertriebsleiter Gerhard Scholz: „Fleischmann fertigt für die Deutsche Bahn die WM-Lok."



„Die IIm-Geschichte geht weiter", freuen sich Günter Braun und Tochter Katrin und setzen voll Optimismus auf ihre große Liebe zum Detail.



Märklin-Chef Paul Adams: „Wir sind global der Marktführer und auch das innovativste Unternehmen der Branche!"



„Wir wollen die Gesichter der Gartenbahn-Fans wieder zum Leuchten bringen": Piko-Chef Dr. René Wilfer mit dem G-Taurus.

Fotos: Frickel (2), Haucke (5)

ARNOLD ▸ *Wiederauflagen nicht nur von Dampflokklassikern in N*



Ein deutscher Dampflokklassiker, die 18.5, ist bald wieder von Arnold erhältlich.

Diverse bekannte Arnold-N-Modelle kommen im Vertrieb der Firma Lemke zur Auslieferung. Dampflok-Freunde dürfen sich auf die 05, die 95 und die 18.5 (Bild) freuen. Dieselnde Vorbilder haben die Köf2, die als einziges Triebfahrzeug keine digitale Schnittstelle haben wird, die V80, der VT798 der Chiemgaubahn und der VT08, der anlässlich der Fußball-Weltmeisterschaft auch mit dem Schriftzug Fußball-Weltmeister 1954 erhältlich ist. Der Elektrotraktion huldigt die zu Hornby gehörende Marke Arnold mit der E19 und dem legendären Schweizer Krokodil. Vier „Bauart-m"-Wagen werden zum F-Zug Hanseat zusammengestellt. Fünf CIWL-Wagen (Bild) rollen als Simplon-Orient-Express auf die Epoche-II-Anlage.

BRAWA ▸ *19 1001, G4/5 H und neue Wagen*



Zwei der Brawa-IIm-Neuheiten: Klappdeckel- und Mannschaftswagen.



E42072 in der Spezial-Lackierung zur Leipziger Messe 1966.



Nach Kriegsende führte das Schicksal die 19 1001 in die USA, wo sie nach Tests 1952 verschrottet wurde.

Besondere Lokomotiven, an die sich bislang meist nur Kleinserienhersteller wagten, werden immer mehr zum Markenzeichen der Remshaldener. Nach der Baureihe 06 vor zwei Jahren und der S2/6 im vergangenen Jahr kommt auch dieses Jahr wieder ein echter Exot: Die 19 1001 der DRG (Bild). Die Versuchsbaureihe konnte mit ihren Leistungen durchaus überzeugen, der Zweite Weltkrieg verhinderte eine Weiterentwicklung der von Dampfmotoren angetriebenen Stromlinien-



Zwei der neuen Di21-Wagen: Bpostid21 der DB (li.) und Bid21.



Der neue G10 wird dieses Jahr gleich in drei H0-Varianten erscheinen.

Schnellzuglok. Neu, aber dank einer Anzeigenkampagne längst bekannt ist die bayerische G 4/5 H. Sie wird als Länderbahnmaschine und als BR 56 der DRG aufgelegt. Das süddeutsche Kraftpaket wird es auch digital mit Sound und Dampf geben. Ansonsten gibt es im Triebfahrzeugsektor zahlreiche Farb- und Beschriftungsvarianten, so soll der ET 65 in der Epoche-IV-Ausführung als BR 465 auf die H0-Anlagen rollen. Ebenso bekannt ist Brawa für seine aufwendig detaillierten Wagen. Diesen guten Ruf will man mit zwei höchstinteressanten Neuentwicklungen unterstreichen: Es werden die Donnerbüchsen-Vorläufer Di 21 (Bild) mit Sprengwerk aufgelegt, die Anfang der 1920er-Jahre zu Tausenden gebaut wurden. Zunächst donnert die DB-Version daher, wie sie bis 1964 zum Einsatz kam. Nicht minder interessant ist der neue gedeckte Güterwagen (Bild), der bei der DB als G 10 bekannt wurde. Ähnliche Güterwagen-Bauarten haben einige Hersteller zwar längst im Sortiment, Brawa will jedoch seine Kunden mit einem höchstdetaillierten Modell überzeugen. Zahlreiche Varianten der bereits lieferbaren Wagenmodelle waren ebenso in Nürnberg zu entdecken. Das Neuheiten-Programm für die N-Bahner ist sehr übersichtlich und beschränkt sich auf wenige Farb- und Beschriftungsvarianten. Dafür erhalten die Gartenbahner echte Formneuheiten, wenn auch kein neues Lokomotivmodell. Neu sind ein Niederbord- und ein Klappdeckelwagen (Bild) der Rhätischen Bahn. Die Gartenbahner dürfen sich zudem auf zwei Personenwagen-Varianten freuen, den heute noch in Sonderzügen eingesetzten C 2012 aus dem Jahr 1889 und den Mannschaftswagen Xk 9039 (Foto). Freunde der US-Bahnen müssen künftig auf Brawa als Life-Like-Importeur verzichten. Die Zusammenarbeit wurde nach dem Verkauf von Life-Like an Walthers beendet.

BEMO ▸ *Neuheitenfeuerwerk mit Deh 4/6, FZe 6/6 und Glacier-Wagen*



Die Handmuster der neuen Glacier-Wagen verraten schon das außergewöhnliche Erscheinungsbild.

Nach dem Konsolidierungsjahr 2005 kommt 2006 das Bemo-Neuheitenkarussell wieder in Fahrt. Die interessantesten Neukonstruktionen für Freunde der Schweizer Meterspurbahnen sind zwei Tw: Der Deh 4/6-Zahnradtriebwagen der SBB-Brünigbahn wurde schon lange als Großserienprodukt vermisst. Die markanten Sechsachser werden zunächst im grünen Farbkleid der 1970er- und 1980er-Jahre produziert, passende EW-III-Wagen werden ebenfalls wieder angeboten. Viele Freunde sollte auch der legendäre FZe 6/6 der Montreux-Berner-Oberland-Bahn (MOB) finden. Von den sechsachsigen Tw beschaffte die MOB 1932 zwei Stück, die für den Einsatz vor dem „Golden Mountain Pullman Express“ vorgesehen waren und deshalb auch die charakteristische weiß-dunkelblaue Lackierung erhielten. Der FZe ist das Bemo-Jahresmodell 2006 und erscheint in der hochwertigen „Metal Collection“. Freunde der MOB dürfen sich über weitere Neuheiten aus der Abteilung Farb- und Bedruckungsvariante freuen, unter anderen kommt der auffällig grüne Marmotte-Paradis-Wagen. Aber auch die RhB kommt nicht zu kurz. Wichtigste RhB-Neuheit ist der neue Glacier-Express, von dem alle Wagentypen produziert werden (Bild). Ebenfalls in der Metal Collection wurde die G 3/4 I „Rhätia“ (Bild) gezeigt. Eine Formneuheit ist der gedeckte Güterwagen der Serie Kl (Bild), der im grauen Ablieferungszustand des frühen 20. Jahrhunderts realisiert wird. Zahlreiche Farb- und Bedruckungsvarianten der RhB werden die Freunde dieser einzigartigen Bahn zufriedenstellen. Deutsche Schmalpur-Modellbahner dürften die Wiederauflage der sächsischen VI K in der DR-Umbau-Variante begrüßen. Als Bedruckungsvarianten kommen Lößnitzgrundbahn-Wagen in der aktuellen Farbgebung ebenso wie Personenwagen des Rasenden Rolands auf Rügen, ebenfalls im modernen Outfit. Die Bemo-H0-Regelspursparte glänzt bei den Neuheiten durch Abwesenheit.



Der grün-cremefarbene Bernina-ABe 4/4 30.



Rhätia, Kl und neu aufgelegter Mohrenkopf der 1970er- und 1980er-Jahre (v. li.).



Erste Teile der SBB-Ed 2x2/2.



Die Zebra-Wagen der Brünig-Bahn werden komplettiert mit dem A 215 „Bella Vista“ und dem BD 352.

ELECTROTREN ▸ *Triebwagen ABJ 4 in H0*

Der formschöne französische Triebwagen ABJ 4 (Bild) wird nun auch als reines Erste-Klasse-Fahrzeug für die Epoche-III-Modellbahner angeboten. Als Formneuheit entsteht eine 1'D1'-Dampflok der spanischen RENFE. Auch die in Japan entwickelte E-Lok der Baureihe 251 fand Aufnahme im neuen 57 Seiten starken Electrotren-Katalog. Die für Deutschland über Lemke importierten Modelle sind über den Fachhandel zu beziehen.



Frankreich ist bekannt für seine außergewöhnlichen Triebwagen-Formen.

FLEISCHMANN ▸ *S 10.1 Bauart 1911 in H0*



Die S 10.1 ist für alle Preußen-Fans ein Kultobjekt. Die Wagen des Mitropa-Sets passen gut zur Lok.



Die traditionelle Jahressonderpackung ziert dieses Jahr erwartungsgemäß die 76 im Länderbahn-Lack.

Der wichtigsten und langlebigsten preußischen Schnellzuglokomotive S 10.1 der Bauart 1911 setzt Preußen-Spezialist Fleischmann in H0-Großserie ein Denkmal (Bild). Die Maschine wird es als analoges Gleichstrom-Modell sowie für das DCC-Digitalsystem mit Sound oder für Motorola-Bahner ohne Sound geben. Wie bereits die 76 erhält auch die Gleichstrom-17.10 Räder mit niedrigen Spurkränzen. Gleiches gilt auch für diverse Güterwagen. Wer eine weniger sorgsam gebaute Anlage hat, braucht sich übrigens keine Sorgen zu machen: Alle Fahrzeugmuster müssen, bevor sie in Produktion gehen, über des



Ein Bahndienstwagen und ein gedeckter Wagen in US-Bauart für die DR-Freunde.



Der SBB-Wechselbehälterwagen mit neuen Containern wird von der 146 mit Zugzielanzeige gezogen.

Firmenchefs eigene Anlage mit Messing-Gleismaterial fahren. Freunde modernen Zugbetriebs dürfen sich auf den Diesel-Triebwagen Lint (DB-BR 648) freuen. Der moderne zweiteilige Triebwagen stützt sich in der Mitte auf ein Jakobs-Drehgestell. Das Modell wird auf zwei Achsen angetrieben und trägt eine achtpolige Digital-Schnittstelle. Als Formvariante der 145 realisieren die Nürnberger deren 160 km/h schnelle DB-Regio-Schwester 146 (Bild), die hauptsächlich vor Doppelstock-Zügen zum Einsatz kommt. Da die DB die Höchstgeschwindigkeit der E 19 auf 120 km/h reduzierte, wurde E 19 11 als einzige der Baureihe grün lackiert. Diverse Lokomotiven, so zum Beispiel 050, V 100.20, 103, 141, sind nun auch mit Lok-Sound-Decoder lieferbar. Als Jahressonderpackungen, deren Fahrzeuge traditionell auch einzeln lieferbar sein werden, erscheinen eine Dampflok der Baureihe 76 und aufwendig bedruckte dreiachsige Abteilwagen in preußischer Länderbahn-Ausführung (Bild) sowie ein Set mit einer 78 und einem Schnellzug in Lackierung und Beschriftung der frühen 20er-Jahre, das das 90-jährige Bestehen der Mitropa würdigt. Im Mitropa-Set finden sich auch die ehemals preußischen Schnellzug-, Speise- und Schlafwagen mit neukonstruierten vorbildgerechten dreiachsigen Drehgestellen. Durch eine geänderte Drehgestellaufhängung sitzen die Wagenkästen aller Preußen-Schnellzugwagen jetzt tiefer. Der Tragwagen Lgjs 598 ist jetzt mit einem neukonstruierten Container der Post beladen. Mit nun fünf Lüfterklappen erscheint ein gedeckter Güterwagen der US-Bauart in DR-Epoche-III-Ausführung (Bild). N-Bahner dürfen sich auf die E 19.0 der ersten Serie freuen. Zur Fußball-Weltmeisterschaft passend, rollt der Desiro in einer aufwendig mit Fußball-Motiven bedruckten Farbvariante der Vogtlandbahn an (Bild). Aus neuen Formen entstehen der Epoche-III-Schlafwagen WLAB4üm, der Erste-Klasse-Eilzugwagen A4ys-30/55 und der moderne Container-Tragwagen Lgs 479. Auch die N-Preußen-Schnellzug-Speise- und -Schlafwagen erhalten dreiachsige Drehgestelle. Während die Mitropa-Sonderpackung, wie für H0 beschrieben auch für N lieferbar ist, beinhaltet die zweite Jahressonderpackung mit der Dampflok der Baureihe 23 und drei vierachsigen Umbau-Wagen DB-Epoche-III-Fahrzeuge. Einzige Neuheit im Magic-Train-Sortiment ist ein zweiachsiger Rungenwagen mit Bremserbühne. Dank eines Auftrags der Deutschen Bahn AG ist die Firma Fleischmann übrigens als einziger Modellbahnhersteller indirekt mit im aktuellen Fußball-Weltmeisterschafts-Boot: Das Nürnberger Traditionsunternehmen fertigt exklusiv für den offiziellen WM-Sponsor das H0-Modell der derzeit durchs Land eilenden Werbe-Lokomotive der E-Lok-Baureihe 101.

Der Fußball-WM-Desiro der Vogtlandbahn rollt rechtzeitig zur Weltmeisterschaft 2006 auf die N-Gleise.



GÜTZOLD ▸ *18.0 vor Auslieferung*



Die 18.0 wartet bereits ungeduldig auf ihre Kunden.



250237 in einer DR-Sonderlackierung der 80er-Jahre.

Fleißig arbeitet der Zwickauer Fahrzeughersteller, der in diesem Jahr seinen 60. Geburtstag feiert, seine Ankündigungen aus dem letzten Jahr ab. Die 18.0 in H0 (Foto), einzige sächsische Dreizylinder-Schnellzuglok, soll noch im März in die Läden kommen – als einmalige Sonderserie der 18 006. Die im letzten Jahr angekündigte H0-„Kreuzspinne" steht am Jahresende zur Auslieferung an. Entscheidungsvermögen bei einer Frage, die an sich per Mehrheit nicht zu treffen ist, verlangt Gützold ab bei der Frage, welches Modell als nächstes zu entwickeln ist: Die 58.30 in H0 oder die 75.5 in TT. Natürlich sind beide nur für einen eng begrenzten Personenkreis direkte Konkurrentinnen. Ein Hersteller wie Gützold ist jedoch auf kluge Modellplanung angewiesen, zumal es einen (erfolglosen) Anlauf zur TT-75.5 schon einmal gab und ein Berliner Kleinserienproduzent ebenfalls seine Füße aus den Startlöchern hebt. Möge die Klugheit, die bislang in jedes Gützold-Modell geflossen ist, auch Einzug in eine weise Entscheidung haben. Die Modelleisenbahn ist zu schade für solcherart Kleinkrieg und die Branche dafür zu klein!

HELJAN ▸ *Litra Pr und Containerterminal*



Die stattliche Litra Pr hat keine Probleme mit dem Packwagen.



Die Güterwagen werden in verschiedenen Varianten angeboten.

Am Stand der Dänen herrschte wie gewohnt meist reger Andrang. Das liegt zum einen an den freundlichen Nannestads, die auch bei drangvoller Enge ein Lächeln auf den Lippen haben, aber auch an den diesjährigen Neuheiten: Großen Spielspaß ermöglicht das neue digitale Containerterminal. Die Kranbrücke ist auf Schienen voll beweglich und kann Container, die im Dach mit kleinen Eisenplättchen bestückt sind, von Schiffen, Zügen oder Lkw elektromagnetisch anheben und umladen. Der Gesamtkran ist ebenfalls auf Schienen fahrbar, und mit einem speziellen Digitalsteuerteil sind insgesamt bis zu drei Kräne in einem ausgewachsenen Containerbahnhof steuerbar. Den Deutschlandvertrieb wird Lenz-Elektronik übernehmen. Im Fahrzeugprogramm hat Heljan neue dänische Dampfloks der Typen Litra Pr (Bild) anzubieten. Außerdem gesellen sich zweiachsige Plattform-Gepäckwagen (Bild) hinzu. Verschiedene gedeckte und offene dänische Güterwagen (Bild) bereichern das Rollmaterialangebot für Skandinavienfreunde.

HERIS ▸ *Neue Produktlinie in H0*



DDR-Werkslok aus russischer Produktion und der „Blaue Bock" (v. li.).



Die Junior-Line-Silowagen sind geringfügig vereinfacht, dafür preiswert.

Speziell an weniger zahlungskräftige Modellbahner wendet sich Heris mit Wagen-Sets aus geringfügig vereinfachten Waggons. So wird es beispielsweise ein Dreier-Set mit modernen vierachsigen Silowagen (Bild) oder eines mit Autotransportwagen geben. Die im Vorjahr angekündigten Dieselloks DE 2500 (Bild) kommen noch im Frühjahr 2006 zur Auslieferung. Bereits als Handmuster war eine zweiachsige sowjetische Werkbahnlok (Bild), die auch in der DDR zum Einsatz kam, in Nürnberg zu sehen. Eine weitere neue Produktlinie stellen die Moga-Cars dar. Zur Auswahl stehen beispielsweise Sattelzüge mit Mercedes-Actros-Zugmaschinen, ein Mercedes Kurzhauber-Hängerzug (Bild) oder ein IFA W 50 als Hängerzug.

In den 1970er-Jahren prägten die Mercedes-Kurzhauber das Alltagsbild.



JOUEF ▸ *Triebwagen X 73500 in H0*



Die CC 6500 war ein Star der SNCF. Die silberfarbenen INOX-Wagen passen hervorragend zur Lok.

Nur als Vorbild-Foto war der für 2007 avisierte Regional-Triebwagen X 73500 zu sehen, dessen Vorbild auch in Deutschland zum Einsatz kommt. Wie die Lima- und Rivarossi-Modelle kommen auch die Jouef-Triebfahrzeuge technisch aktualisiert in den Handel. Zu diesen gehört beispielsweise die französische Baureihe CC 6500 (Bild), von der ein Exemplar im Bahnpark Augsburg eine neue Heimat gefunden hat. Auch die Dieselloks der Baureihen CC 72000 und BB 67000 haben zahlreiche Fans in Deutschland. Als Anhängsel kommen die mit gerippten Seitenwänden ausgestatteten TEE- und DEV-INOX-Personenwagen (Bild) in Frage.

KÜHN ▸ *DB-Einheits-E-Loks in TT*

Elektronik-Spezialist Kühn steigt in die Triebfahrzeug-Produktion ein und dürfte so dem TT-Markt weitere Impulse verleihen. Schon die Vorserienexemplare der am Messestand vertretenen DB-Einheits-E-Loks der Baureihen 110.1, 110.3 und 140 wiesen sehr gute Fahreigenschaften auf. Das gilt auch für die DR-E-Lok der Baureihe E 11/E 42. Bei den Epoche-V-Fahrzeugen schließt Kühn mit der 185 und der ER 20 (Hercules) zwei Lücken. Von beiden Modellen waren Stereo-Lithografien zu sehen.



Schon weit fortgeschritten sind Bügelfalte, Kasten-E 10 und die E 11/E 42 (v. li.).



Noch im frühen Stadium des Formenbaus befinden sich die ER 20 und die 185 (v. li.).

LENZ ▸ *Bahnhof Krakow und verspätete V 100 in der Baugröße 0*



Inzwischen erhielt die verspätete Spur-0-V 100 bereits eine Lackdusche.



Ein mächtiges Gebäude wurde der Bahnhof Krakow in 1:45.

Beim Gießener Elektronik-Spezialisten ist man bestrebt, zunächst die Rückstände aus dem Vorjahr aufzuarbeiten. Beleg dafür ist die weitgehend serienreife V 100 in Spur 0 (Bild). Damit die schönen Fahrzeuge nicht ziellos durch die Lande eilen, stellt Lenz den nach Auhagens H0-Vorlage entstandenen Bausatz des Bahnhofs Krakow vor (Bild). Zweite Neuentwicklung ist die Diesel-Kleinlok Köf 2, die zunächst nur in einem Einstiegsset mit zwei Güterwagen, Gleisoval, Weiche und einem Steuergerät angeboten wird. Den Weichen mit digitalem Antrieb werden handbediente zur Seite gestellt. Dem Decoder „Gold mini" folgt der in den Funktionen geringfügig abgespeckte „Silver mini". Hinter dem Namen „Silver direct" verbirgt sich ein Decoder für die achtpolige Schnittstelle nach NEM 652, bei dem die Pins direkt auf der Leiterplatte montiert sind.

LEMKE ▸ *DB-26,4-Meter-Doppelstockwagen und VW-Bus als Klv in H0*

Auf großes Interesse stießen die allerdings nur als Zeichnung auf dem Lemke-Messestand präsente N-Neuheit der motorisierten Gleisstopfmaschine von Plasser und Theurer sowie die Ankündigung des H0-Turmtriebwagens VT 702 der Bundesbahn. Der serienmäßig eingebaute Multifunktionsdecoder wird auch im Analogbetrieb das Heben und Senken der Arbeitsbühne erlauben. Die 26,4-Meter-Doppelstockwagen der Bundesbahn werden nun auch in H0 in der blauen Epoche-IIIa-Lackierung angeboten. In limitierter Auflage präsentiert die Lemke-Collection neue H0-Versionen des VW-Bereisungswagens in Blau und Rot (Bild) Straßenbahn-Fans dürfen sich auf einen Arbeitswagen des Typs Aufbauwagen mit zwei Loren sowie Düwag-Trams mit Beiwagen und Zucker- beziehungsweise Coke-Werbung freuen. Weitere N-Taurus-Versionen aus dem Hobbytrain-Programm sowie der VT 04.1 als US-Lazarettzug waren wie der neue Kato-/Hobbytrain-Katalog bereits fertig.



Einst bei der Bundesbahn beliebte Bereisungswagen: Das rote H0-Modell des Klv 20 erscheint in der Lemke-Collection.

LGB ▸ *RüKB-Jubiläumswagen, Heidi und vernickelte Gleise in IIm*

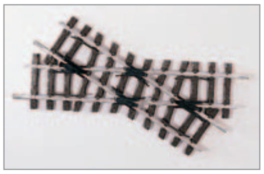


Das Original steht auf dem Werksgelände: Den Modell-Fabrikzug gibt es exklusiv zum Jubiläum.

Schon ganz im Zeichen des Jubiläums aus Anlass des 125-jährigen Bestehens des Ernst-Paul-Lehmann-Patentwerks präsentierte sich der LGB-Messestand. Kein Wunder, dass der erstmals beim runden Geburtstag der Rügenschen Kleinbahn (RüKB) im September 2005 vorgestellte Jubiläumswagen (Bild) nun bei den Gartenbahnern auch während der Spielwarenmesse in Nürnberg große Beachtung fand. Auch eine Jubiläums-Stainz, sozusagen das LGB-Wappentier, wird in zwei (!) Größen beim runden Geburtstagsfest Flagge zeigen. Während die „Rhätia", die Schwesterlok der Heidi (Bild), auf dem Messestand in voller Lebensgröße nicht zu übersehen war, fehlte von der Hauptneuheit, der vielfach gewünschten V200, noch fast jede Spur. „Wir setzen eben mehr auf das spielerische Element", erklärte Günter Kopp, Leiter für Marketing und Vertrieb, warum die Lehmänner und ihre Anhängerschaft kein Problem mit einer regelspurigen Lok auf Schmalspurgleisen haben. Erlaubt ist, was gefällt, „und außerdem sollte es auch robust sein", stellte Kopp weiter fest und präsentierte zum Verständnis auch gleich den brandneuen RhB-Plattformwagen X 9034, die LGB-Antwort auf den feinst detaillierten RhB-Mannschaftswagen Xk 9039 von Brawa. Neben weiteren Triebfahrzeug-Neuheiten, unter anderen der beeindruckenden Dampflok 997234, und einem umfangreichen Retrofit-Programm wartet LGB jetzt auch mit den vernickelten Messinggleisen (Bild) auf.



Die „Heidi" in IIm machte der großen Schwester Ehre.



Feiner Unterschied: Die Messinggleise werden vernickelt.



In Kooperation mit der Rügenschen Kleinbahn entstand der schöne LGB-Jubiläumswagen.

LILIPUT/BACHMANN

Auch für DB-AG-Epoche-V-Bahner lohnt es sich, mit Liliput zu flirten. Mit dem Stadler-Triebwagen „Flirt" der Hessischen Landesbahn (HLB) und als RABe 523 der SBB startet der Hersteller (Bild). Als Formneuheit gibt es auch die Stromlinienlok 05 003 mit Frontführerstand (Epoche II). Die ÖBB-Tenderlok-Baureihe 93 (ex. BR 378) und die französische Schlepptenderlok 140 C stellen die ausländischen Triebfahrzeug-Neuheiten dar. Die Österreicherin wird als DR-Epoche-II-Lok auch in Wechselstrom-Ausführung geliefert. Ein bei den SBB eingestellter zweiachsiger Kühlwagen mit „Bell"-Schriftzug bereichert den Epoche-II-Güterwagenpark. Die Swiss-Express-Wagen kommen in Epoche-IV-Ausführung wieder. Neu konstruiert werden musste dabei die Wechselstrom-Ausführung des Steuerwagens. Das gilt auch für den Steuerwagen der EW3-Typen. Die Personenwagen der Bauart Altenberg kommen in Ausführungen der frühen Epoche III der Bahngesellschaften DR, DB und ÖBB zur Auslieferung. Den



Der 0n30-Rail-Truck von Bachmann wird mit Decoder geliefert.

Flirt-Triebwagen in H0



Vom Flirt gab es ein erstes Formenmuster zu sehen.



Die Heißdampfvariante der berühmten österreichischen Schmalspur-Baureihe U rollt auf die H0e-Gleise.



Die Liliput-92 nimmt viel versprechend Gestalt an.



Die USRA-Light 2-10-2-Loks wie die der Southern fuhren bis in die späten 1950er-Jahre.

Freunden amerikanischer Eisenbahnen offeriert Bachmann eine sechsachsige Diesellok SD 40 als analoges oder als DCC-Modell. In der Spectrum-Serie erscheint eine 2'B-Dampflok (American), die größtenteils aus Metall gefertigt wird und serienmäßig einen DCC-Decoder trägt. Die im vergangenen Jahr angekündigte 1'E1'-Dampflok rollt beispielsweise in einer Ausführung der Southern Railway an (Bild). Auch bei diesen Loks kommen Metall und ein Decoder zum Einsatz. In der Baugröße 0n30 waren mit dem Rail-Truck (Bild) und einer fein detaillierten Consolidation mit Außenrahmen zwei Modelle des Vorjahres für die Spurweite von 16,5 mm zu sehen. Auch die diversen Varianten des aufwendig bedruckten Billboard-Reefers stammen noch aus 2005. Nur als Zeichnung fand eine Forney-Stütztenderlok mit der Achsfolge 1'B2' in den Bachmann-Katalog Eingang. Bei den diversen Neuheiten für die Gartenbahner (Maßstab 1:20,3) seien fein detaillierte Boxcars, Flat-Cars und Steel Hoppers erwähnt.

LIMA ▸ *Rheingold von 1962 in H0*

Mit den Rheingold-Wagen von 1962 ist eine wichtige deutsche Wagenserie wieder im Längenmaßstab 1:87 erhältlich. Alle Triebfahrzeuge wie die bereits im Verkauf befindlichen V 300 und Vorserien-E 10 rollen technisch überarbeitet mit Digital-Schnittstelle an. Zur Messe angekündigt wurden die V 20 und V 36 jeweils in Epoche-III-Ausführung. Auch diverse deutsche Güterwagen wie der Flachwagen Rs oder der Schwenkdachwagen Tadgs finden sich im Katalog, der auch die Marken Rivarossi, Jouef und Arnold umfasst. Die Versorgung des Einsteiger-Marktes obliegt der Marke Lima. Die Modellpalette umfasst italienische Diesel- und E-Loks, deren Konstruktion noch in die Ära der Kaufhaus-Modelle fiel. Alle im Katalog befindlichen Lima-Artikel werden in Deutschland von Lemke importiert und können über den Fachhandel bezogen werden.



Für den Getreidetransport auf der H0-Anlage bietet Lima diesen Tadgs an.

MÄRKLIN ▸ *94.5 in I, Schienenbus und E10.3 in H0, VT08.5 in H0 und Z*



Neukonstruktionen: Die klassische Bundesbahn-01 hat den Abteilwagen erster Klasse A4üm-62 am Haken.

„Märklin ist gut aufgestellt, denn wir haben viele spannende neue Produkte im Programm", verbreitete Paul Adams, Vorsitzender der Geschäftsführung, auf der Spielwarenmesse Optimismus. In der Tat servierte das Göppinger Traditionsunternehmen quer durch alle beim Marktführer vertretenen Baugrößen einen Neuheiten-Cocktail, der unverkennbar appetitanregend aufs Fachpublikum wirkte. Diesjähriger Schwerpunkt ist die Epoche III. „Die frühe Bundesbahn ist der beliebteste Zeitabschnitt unserer Modelleisenbahner und 2006 mit überproportional vielen echten Neukonstruktionen vertreten", bestätigte Adams und ergänzte: „Diese wollen wir auch zeitgenau entlang der Lieferpläne in den Handel bringen." Einen Vorgeschmack boten in Halle 7A die Modelle in Handmuster- und teilweise schon in Vorserienqualität. Das völlig neukonstruierte H0-Modell des Dampflok-Klassikers der Baureihe 01 mit Altbaukessel und Witte-Windleitblechen (Bild) besteht einschließlich des Tenders überwiegend aus Metall, ist auf drei Achsen angetrieben und verfügt über einen C-Sinus-Hochleistungsmotor mit mfx-Decoder und Soundgenerator. Die 01 wird in einer Highend- und in einer preisgünstigeren Standardausführung ohne erweiterte Sound-Funktionen produziert. Mit der so genannten Bügelfalten-E10 war eine weitere komplette H0-Neukonstruktion zu bewundern: Die E10.3 in Metallausführung im Betriebszustand um 1965 mit Pufferverkleidung und Frontschürze besitzt ebenfalls den neuen kompakten C-Sinus-Hochleistungsantrieb, einen mfx-Decoder und einen Multi-Sound-Generator. Bahnhofsdurchsage, Lokpfiff und Anfahrbeschleunigung sowie Bremsverzögerung sind mit der Control-Unit oder Märklin-Systems zu betätigen. Die zur Bügelfalten-E10 passenden Schnellzugwagen, die Bundesbahn-Abteilwagen der Bauart UIC-X, besser bekannt als „m-Wagen", sind ebenfalls Neukonstruktionen. Zwar zunächst in der Epoche-IV-Ausführung vom Anfang der 70er-Jahre erscheinend, aber nicht minder ein Klassiker ist der Schienenbus der Baureihe 798/998. Die Garnitur, bestehend aus Motor-, Bei- und Steuerwagen, dürfte auch im Modell manche



Der Retter der H0-Nebenbahnen: Zunächst als Epoche-IV-Garnitur tritt der legendäre Uerdinger Schienenbus an.



In H0 und Z angekündigt: Die Insider-Modelle des dreiteiligen VT08.5 können mit dem Zwischenwagen „Fußball-Weltmeister 1954" ergänzt werden.



Z-Neukonstruktion: Die Bügelfalten-E10 bespannt den Bundesbahn-Fernschnellzug „Hans Sachs"; diese Garnitur wird es auch für H0-Bahner geben.



Märklins V80 erscheint nun als H0-Neukonstruktion bei Trix.



Die neuen stromführenden Kurzkupplungen brauchen nur einen Schleifer pro Zug.

Für den Güterverkehr auf der Königsspur bricht die DB-94.5 eine Lanze.





MAN 450 (vorn) und Büssing 650 als Feuerwehr-Einsatzfahrzeuge in H0.

Nebenbahn retten. Motor- und Steuerwagen sind detailliert ausgeführte Neukonstruktionen (Bild), weitestgehend aus Metall. Auch beim 798 ist der kompakte, wartungsfreie C-Sinus-Hochleistungsantrieb mit mfx-Decoder Standard. Serienmäßige Innenbeleuchtung, stromführende Kupplungsdeichseln mit Kulissenkinematik, komplett freier Durchblick durch Steuer- und Beiwagen sowie Inneneinrichtung sind weitere Pluspunkte. Die Highend-Version sorgt unter anderem auch für das charakteristische Dieselbrummen; die Standardausführung wird ohne Sound-Ausstattung ausgeliefert. Als MHI-Sonderserie wird der von Uelzen bis Hamburg und mittlerweile auch nach Bremen verkehrende Metronom gefertigt. Dem in diesem Jahr allgegenwärtigen König Fußball erweist Märklin in H0 und Z seine Referenz, indem es mit dem VT 08.5 (Bild) an den Weltmeister-Triumph von 1954 erinnert. Die dreiteilige Einheit der beiden Insidernmodelle kann in beiden Nenngrößen um den Zwischenwagen mit der Aufschrift „Fußball-Weltmeister 1954" ergänzt werden. Die H0-Neukonstruktion aus Metall ist mit dem C-Sinus-Antrieb und Geräuschgenerator ausgestattet, die Z-Formneuheit verfügt über einen fünfpoligen Motor. Außerdem werden die Z-Fans mit zwei weiteren Triebfahrzeug-Neukonstruktionen bedacht und zwar mit der Bügelfalten-E10 (Bild) sowie der US-Dampflok „Diamond Special" der Illinois Central. Als Modell-Superlative in der Königsklasse präsentierte der Marktführer den SVT 137 der Bauart Hamburg. Das Insider-Spur-I-Modell nach DRG-Vorbild hat einen Hochleistungsmotor, der über dem Jakobsdrehgestell platziert ist, und verfügt über einen mfx-Decoder mit Licht- und über zwei Lautsprecher ausgestrahlten Geräuschfunktionen. Die Führerstandsbeleuchtung ist konventionell im Dauerbetrieb, digital schaltbar. Die durchgehenden Seitenschürzen mit geführten Blenden haben Radausschnitte. Neukonstruktionen sind gleichfalls die Schürzenwagen, die als Speise- und Schlafwagen in Epoche-II-Ausführung der Mitropa und Epoche-III-Version der DSG realisiert werden. Mit der 94.5 (Bild) rückt die in Nürnberg vielbeachtete Tenderlok nun auch ins Epoche-III-Bw. Eine Replik ließ auch noch Tinplate-Sammler aufhorchen: Der legendäre Spur-I-Schienenzeppelin von 1930 erfährt eine technisch aktualisierte Wiederauflage, die allerdings keinen Einsatz im Mittelleiter-Betrieb ermöglicht.



Epoche-III-Glanzlichter: Die Bügelfalten-E10 bespannt vorbildgerecht die neuen m-Wagen.



Als Neukonstruktionen fürs Märklin- und Trix-Sortiment rollen die Re 4/4 I und die Leichtstahlwagen an.

MEHANO ▸ *ICE 3 der DBAG und Class 51 der SNCB in H0*



Hatte noch in der Flotte der Hochgeschwindigkeitszüge bei Mehano gefehlt: ICE 3 der DBAG.

Mit dem Handmuster der Class 51 der SNCB präsentierten die Slowenen ein weiteres interessantes H0-Diesellokmodell, dessen Vorbild auch im Westen der Bundesrepublik bekannt ist. Nach Thalys und AVE kommt das DBAG-Flaggschiff ICE 3 nun auch bei Mehano zu H0-Ehren. Für Fans moderner Privatbahn-Diesellokomotiven kündigte die Modellbahnfirma aus Isola die Vossloh-MAK-Lok G1206, unter anderem in der noch aktuellen Version der Ruhrkohle-AG (RAG), an.

PIKO ▸ *Gartenbahn-Taurus, DB-55 in H0*



Endlich: Als DB-55 erscheint die G7.1 jetzt recht unerwartet in der Hobby-Serie von Piko.

Für Schlagzeilen ist Dr. René Wilfer immer gut. So sorgte der umtriebige Piko-Chef auch diesmal für eine faustdicke Überraschung, wurde doch auf dem Messestand ein bereits funktionstüchtiger Taurus für die Gartenbahn vorgeführt. Dem Kompromiss, eine Normalspur-Lok auf Schmalspurgleise zu schicken, entspricht die Bezeichnung als bekanntlich ungenormter „G-Maßstab". Auch das seit längerem angekündigte H0-Modell der G7.1 war nun als DB-55 (Bild) in Aktion zu erleben und lieferte ebenfalls eine Überraschung gleich mit: Die Schlepptender-Lok erscheint in der preiswerten Hobby-Serie. Vor allem für den niederländischen Markt bestimmt ist der ebenfalls ins Hobby-Programm rückende H0-Hondekop (Bild), jener charakteristische Elektrotriebzug der NS. Ebenfalls „fertig getoolt", so Dr. Wilfer, präsentierte sich der Siemens-Hercules (Bild). In der Classic-Serie erscheinen der DB-Selbstentladewagen Otm 03, der Zweiseitenkipper Fakks 127 und der DRG-Abteilwagen dritter Klasse C4Sa98.



Als Neukonstruktion rückt der Hercules, hier als 2016 der ÖBB, ins Hobby-Sortiment.

Nicht nur, aber vor allem für den niederländischen Markt bestimmt ist der Hondekop.



RIVAROSSI ▸ *BR 58 in H0 für 2007*



Drei Wagen des Simplon-Orient-Expresses werden dank Rivarossi bald wieder erhältlich sein.



Ob Michael Ballack & Co. nach dem Gewinn der WM dann mit dem VT 08 durch die Lande reisen werden?

H0-Bahner überrascht Rivarossi mit der Ankündigung der neukonstruierten Baureihe 58 der DB, deren Auslieferung allerdings erst für 2007 geplant ist. Technisch überarbeitet erscheint der im Längenmaßstab 1:87 gefertigte VT 08 (Bild), den es, WM sei dank, auch als Weltmeister-Zug von 1954 gibt. Alle Rivarossi-Triebfahrzeuge tragen jetzt eine Digital-Schnittstelle. Das gilt auch für die beliebten Dampfloks der Baureihen 10 und 18.5. Letztere wird auch für das Dreileiter-Wechselstrom-System angeboten. Die 26,4-Meter-Schnellzugwagen finden sich in verschiedenen deutschen und italienischen Ausführungen wieder im Sortiment. Das gilt auch für die ob ihrer feinen Detaillierung gelobten italienischen E-Loks wie beispielsweise die urige E428. Freunde amerikanischer Bahnen müssen sich mit einem Big Boy, der Allegheny der Chesapeake & Ohio und einer Hudson der New York Central bescheiden. Dafür haben sie die Wahl zwischen unterschiedlich beschrifteten Holztransport-Wagen, die jeweils als Zweier-Sets angeboten werden. Die über Lemke importierten Rivarossi-Modelle sind im Fachhandel erhältlich.

ROCO ▸ *Neue Maus und neues Gleis*

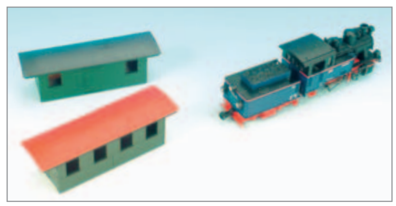


Die neue belgische Reeks 52 „Cabine Flottante" ist beinahe fertig.

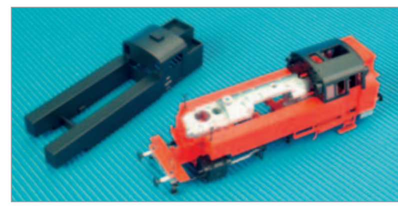
Die E80 dürfte in diesem Jahr in die Regale der Händler gelangen.



Nach einem turbulenten Jahr gönnt sich Roco eine Ruhepause, sollte man denken. Im 76 Seiten umfassenden Neuheitenprospekt finden sich überwiegend bereits im Vorjahr angekündigte Modelle, aber es gibt auch Neuheiten. Interessant für Digital-Fans dürfte die Multi-Maus (Bild) sein, die die bekannte Lokmaus ablöst. Trotz des Namens ähnelt sie eher einem Handy. Neue Funktionen in Stichworten: Display, 9999 Lok-, 1024 Weichen-Adressen, Funktionstasten bis F20, Loknamen programmierbar. Wegen patentrechtlicher Probleme mit dem früheren Eigentümer musste Roco ein neues Bettungsgleissystem entwickeln. Ab der zweiten Jahreshälfte sind die wichtigsten Elemente des Geo-Line getauften Gleismaterials inklusive Weichen lieferbar. Hauptunterscheidungsmerkmal zu den alten Roco-Line-Gleisen sind die steilere Bettung, die Beschneiden überflüssig macht, und ein leichter handhabbares Stecksystem. Die Bettungs- und Schienenprofilhöhe ist identisch mit dem bisherigen Bettungsgleis. Roco-Line ohne Bettung wird weiterhin angeboten. Natürlich wird es auch neue H0-Schienenfahrzeuge geben. Die noch nicht gelieferten Modelle des Jahres 2005, wie die BR 64 (Bild) oder die E80 (Bild), die Schnellzugwagen der Gruppe 28, die vierachsigen Schwenkdachwagen Tadgs, die zweiachsigen H0e-Personenwagen (Bild) kommen größtenteils in diesem Jahr zur Auslieferung. Sämtliche Formneuheiten der deutschen Bahnen wurden bereits 2005 angekündigt. Formneu für 2006 sind die österreichische Dampflok der Reihe 93 (Bild), die Schweizer Stangen-E-Lok Ae 3/6 II, die französische E-Lok 2D2-9100, die sechsachsige spanische E-Lok E 250 und als Schmankerl für die Freunde der Schmalspurbahnen die österreichische Stütztenderlok Mh. Wagenseitig gibt es den Silberling-Steuerwagen in Ursprungsausführung (Hasenstall), italienische TEE-Wagen (Bild) und einen dreiachsigen Autotransportwagen in einer Schweizer und zwei französischen Ausführungen. Der SBB-Containertragwagen Sgss-y stellt eine weitere Neukonstruktion dar. Die belgische E-Lok Reeks 20 wurde überarbeitet und erscheint wahlweise mit oder ohne Sound-Decoder. Erstmals in H0 wird eine DB-V 100.20 (Steilstreckenlok) angeboten. Der im vergangenen Jahr vorgestellte vierachsige Gaskesselwagen rollt jetzt ohne Kesselisolierung in je einer DB- und DR-Variante an. DR-Epoche-III-Bahner dürfen sich auch auf die Gruppe-28-Schnellzugwagen freuen. Der in Blau und Creme lackierte VT 11.5 der ESG rollt erwartungsgemäß in H0 und N an.



Erste Formen der neuen H0e-Wagen sowie die „Nicki & Frank S."



Lediglich Bauteile gab es von der 93 und dem Bubikopf zu sehen.



Die Lokmaus passt sich jetzt modernen Ansprüchen an.



Auf Basis der dänischen Mz entstand für die spanische RENFE die D 333.



Die formschöne E 444 der italienischen FS vor einem TEE-Generatorwagen.

TILLIG ▸ *BR 86 und neue Kupplung in TT*

Es ist geschafft: Die bisherige TT-Kupplung wird abgelöst! Die Neuentwicklung eignet sich für alle Fahrzeuge mit Kurzkupplungskulisse und soll sanftes automatisches Einkuppeln ermöglichen. Wie in H0, N und Z kann auch der TT-Bahner jetzt eine Bügelfalten-E10 der DB in den Fuhrpark einreihen. Zunächst erscheint die blaue Epoche-III-Version mit Schürze und in einem Set mit zwei TEE-Wagen, Avmz 111 und WR132 (Bild), die in Weinrot-Beige lackierte E10.12.



Die Vorbilder der formschönen Loks entstanden nach Schweizer Plänen.



Noch nicht ganz fahrfertig ist das erste Muster der vielseitigen 86.

Dampflok-Freunde dürfen sich auf die 86 (Bild) freuen, die als DR-Epoche-IV- und DB-Epoche-III-Modell anrollt. In der Ausführung mit acht Lüftergittern stellen die Sebnitzer die E11 und die 242 der DR vor. Die Mitteleinstiegswagen E5 der DR erscheinen als grüne



Mit den TEE-Wagen wird Tillig nicht nur in den alten Bundesländern Freunde finden.



Der G10 erhielt neue Seitenwände, der Tds bestimmt das Bild vieler Güterzüge (v. li.).

TRIX ▸ *Rheingold-Zug mit Bügelfalten-E10, E 40 und Dampflokklassiker 01 als DB- und DR-Version in N*

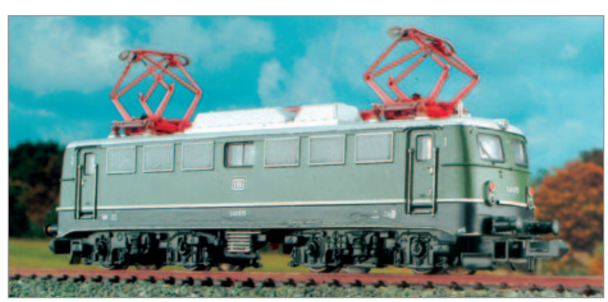
Was den Märklinisten erfreut, das braucht auch der Zweileiter-Gleichstromer nicht zu entbehren. Davon konnte er sich auf dem Trix-C-Gleis überzeugen, auf dem die von Märklin gezeigten H0-Neukonstruktionen auch als Trix-Adaptionen unterwegs waren, so Bügelfalten-E10, m-Wagen und 01. Weitere H0-Neukonstruktionen sind die Bundesbahn-V80, der schwarze Schwan der DB-Baureihe 10, die Re 4/4I der SBB, der SBB-Nahverkehrszug mit Re 4/4 II und Typ-B-Leichtstahlwagen sowie der Glaskasten PtL 2/2 der Königlich-Bayerischen Staatsbahnen. Die Triebfahrzeuge sind serienmäßig mit einem Digitaldecoder für DCC und Selectrix ausgerüstet. Eine positive Überraschung könnte das Jahr 2006 sogar für die Trix-Express-Fans bereithalten: Derzeit wird ernsthaft über einen Umbau des VT11.5 für das Dreischienengleis nachgedacht. Allerdings ist hier das letzte Wort noch nicht gesprochen. Definitiv mit einem neukonstruierten Bundesbahn-Luxuszug erfreuen die Nürnberger, denen seit dem vergangen Jahr auch die Märklin-Z-Baugröße obliegt, die N-Bahnfreunde und -freundinnen: Der Rheingold der 60er-Jahre dürfte manch Fan-Herz höher schlagen lassen. Als Zuglok macht die nagelneue E10.3 (Bild) eine sehr gute Figur. Die Bügelfalten-E10 verfügt über ei-



Erscheint in zwei Versionen, als DB- und DR-Lolomotive: Minitrix-01.



Komplette Neukonstruktionen: Die Minitrix-E10.3 bespannt den Rheingold-Zug.



Vor Reise- und Güterzügen einsetzbar: Minitrix-E40 in DB-Grün.

Epoche-IV- und als S-Bahn-Wagen der S-Bahn Leipzig. Güterwagen-Fans werden mit dem geschlossenen zweiachsigen Schüttgutwagen der Gattung Tds (Bild) bedacht. Mit geänderten Stirn- und Seitenwänden erscheinen ein offener Güterwagen Eas der DB AG und ein Eaos der Steiermärkischen Landesbahn (STLB). Auch der gedeckte Güterwagen G 10 der DRG (Bild) wird mit geänderten Seitenwänden produziert. Weitgehend fertig ist die Diesellok 060 DA in H0, die in zwei Privatbahn-Ausführungen der polnischen Privatbahn PTK (Bild) und in einer der ebenfalls polnischen CTL zur Auslieferung kommt. Der VT 135 trägt jetzt Farbkleid und Beschriftung der DRG. Für den Epoche-V-Nahverkehr in Polen kommt wie für die ungarische GYSEV ein Halberstädter-Nahverkehrswagen in 2.-Klasse-Ausführung zum Einsatz.

ne digitale Schnittstelle, einen Motor mit Schwungmasse und wird auf allen Achsen angetrieben. Für eine stilreine Zuggarnitur sorgen insgesamt fünf Rheingold-Wagen (Bild), ebenfalls sämtlich Neukonstruktionen: Aussichtswagen Ad4üm-62, zwei Abteilwagen Av4üm-62 mit unterschiedlichen Betriebsnummern, Speisewagen WR4üm-62 und Großraumwagen Ap4üm-62. Als weitere N-Neukonstruktionen wurden die Bundesbahn-E40 (Bild), der Dampflok-Klassiker 01 (Bild) in einer DB-Epoche-III- und einer DR-Epoche-IV-Version sowie die ICE3-Mittelwagen erster und zweiter Klasse mit funktionslosem Einholm-Stromabnehmer gesichtet. Manch interessierten Blick erntete der purpurrote Schnelltriebwagen VT 04.5 der Bundesbahn. Das zweiteilige N-Modell gibt´s exklusiv für Profi-Club-Mitglieder.

WEINERT ▸ *BR 50 und Wannentender*



Dreidomig, aber vor allem mit dem neuen Wannentender wird es Weinerts P 8 künftig geben.

Viele Dampfloks hat Weinert schon im Modell verewigt, eines der wichtigsten Fahrzeuge war bisher noch nicht vertreten. Jetzt kommt Weinerts erste 50 als Komplettbausatz in der ÜK-Ausführung mit Wannentender. Diesen charakteristischen Tender gibt es auch als Einzelbausatz und die prächtige Weinert-P 8 wird ebenfalls mit einem solchen Tender künftig erhältlich sein (Bild). Ob Weinert die 24 (Bild) als einmalige Auflage macht, hängt noch von der Anzahl der Vorbestellungen ab. Die mächtige 44 wird es künftig ebenso in der ÜK-Ausführung geben (Bild). Die 03.10 der DR wird als Reko-Kohle-Lok angeboten. Wer eine 50 von Roco hat, kann sie mit Weinert-Teilen zur Franco-Crosti-Lok umbauen.

Die Schmalspurabteilung wird einige auffällige Varianten erhalten: Unter anderen kommt die 99 6001 mit genieteten Wasserkästen, und Freunde der Pfalz dürfen den Lötkolben schon einmal für die 99 241 (Bild) des Bw Neustadt vorwärmen. Lkw-Freunde können künftig ihr Bastlertalent an Varianten des Büssing NAG 500 (Bild) versuchen.

Der Büssing NAG 500 kennt keine Ölkrise. Er hat einen Holzvergaser.





Schwester-Lok der Spreewald-Guste ist die 99 241 des Pfälzer Bw Neustadt.



Noch ist die Serien-Produktion der beliebten Baureihe 24, des Steppenpferds, nicht endgültig gesichert.



Die 44 bietet Weinert jetzt als DB-Maschine mit dem markanten ÜK-Führerhaus an.

Fotos: Markus Tiedtke



Fahrzeuge und Gerät der DDR-Landwirtschaft sind dank des tschechischen Kleinserienfabrikanten Icar in H0 erhältlich. Rainer Albrecht gibt Tipps zu deren Zusammenbau.

An der Erntefront

Zu DDR-Zeiten kursierte folgender Witz: Der Genosse Generalsekretär, wahlweise Ulbricht oder Honecker, besucht eine LPG (Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft). „Nun, Genossen, der Weizen steht doch prächtig?", sagt er interessiert und anerkennend. „Genosse Generalsekretär, das ist kein Weizen, das ist Gerste", erklärt der LPG-Vorsitzende. Darauf der Generalsekretär: „Ach so. Na, Hackfrucht bleibt Hackfrucht!"

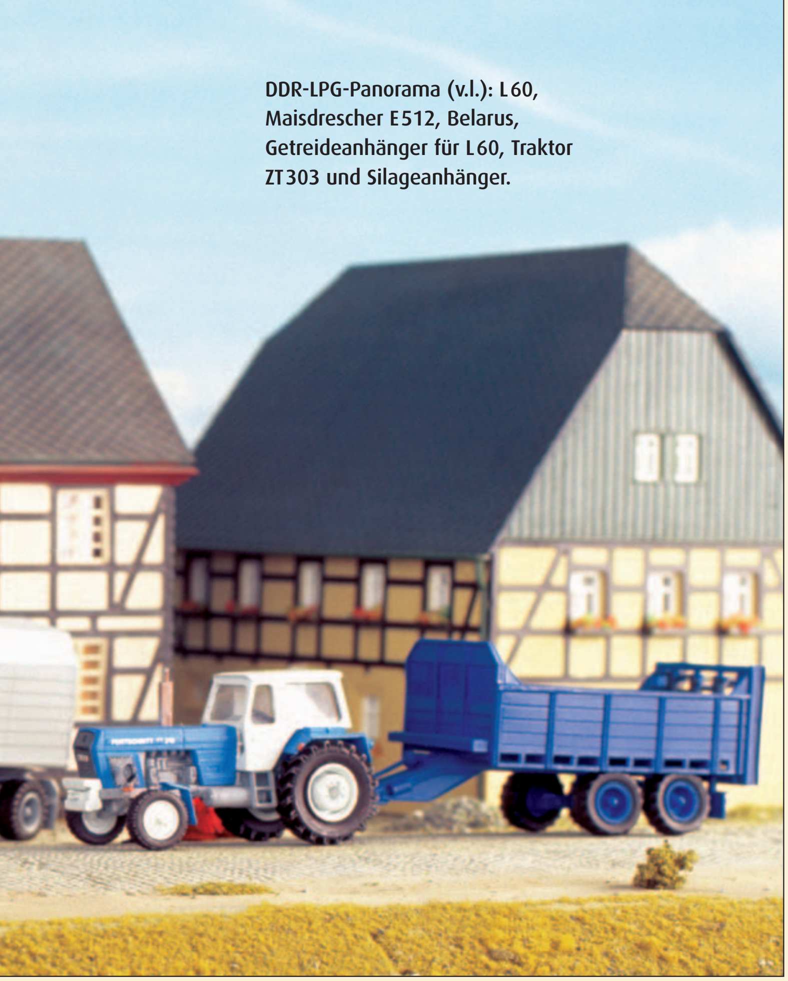
Ob dieser Episode eine wahre Geschichte zugrunde liegt, ist leider unbekannt. Bekannt dagegen ist, dass das Bild der Landwirtschaft in der DDR ab den 60er-Jahren geprägt war von unterschiedlich großen LPG, auf denen zunehmend moderne Zugmaschinen, Mähdrescher, Schlegelhächsler und anderes Gerät zum Einsatz kamen (sofern es LPG der so genannten „Pflanzenproduktion" waren). Icar aus Tschechien bietet Bausätze aus Resin an, mit denen Landwirtschftsszenen aus der DDR im Maßstab 1:87 realitätsnah dargestellt werden können.

Resin hat als Gießkunststoff schon lange seinen Siegeszug im Kleinserien-Modellbau angetreten, lassen sich doch aus einem Urmodell eine ganze Menge Duplikate in bester Qualität herstellen. Dazu kommt, dass Resin eine ausreichende Festigkeit besitzt und sich relativ leicht bearbeiten lässt. Die Kleinserienbausätze, von Icar (Vertrieb: Engels Modell-Trecker-Shop, Blankenauer Str. 9, 09113 Chemnitz, Tel. (0371) 4505606, www.engels-modell-trecker-shop.de) bestechen durch eine saubere Oberfläche, Filigranität und Maßstäblichkeit. Die Bausätze sind zwar für Personen ab 14 Jahren deklariert, setzen aber Modellbauerfahrungen voraus!

Die Bauanleitung ist sehr mager als Explosions-Darstellung gehalten; der Modellbauer wünscht sich an dieser Stelle



Vom Angussblock werden die filigranen Teile am besten mit einer Laubsäge abgetrennt.



DDR-LPG-Panorama (v.l.): L60, Maisdrescher E512, Belarus, Getreideanhänger für L60, Traktor ZT303 und Silageanhänger.

etwas mehr. Informationen über die Farbvarianten sind auf dem Faltblatt abgedruckt, auch zeigt die Verpackung ein oder zwei Farbmodelle.

Farben gibt es von Engels Modell-Trecker-Shop in auf die Fahrzeuge abgestimmten, dem Original nachempfundenen Farbtönen. Die lösungsmittelhaltigen Farben sind mischbar, besitzen gute Deckkraft und lassen sich fein spritzen. Um den Glanz zu minimieren, gibt es ein Mattierungsmittel, das, akribisch dosiert, zu vorbildgetreuem Aussehen verhilft.

Vor allem die Modellbauer, die DDR-Fahrzeuge sammeln oder zur Ausstattung ihrer Anlage benötigen, haben in Icar einen guten Partner. Die Modell-

Viele Modellbausätze und passende Farben zur Gestaltung von DDR-Landwirtschaftsszenen

auswahl des Herstellers reicht aber weiter, von aktuellen Vorbildern bis hin zu älterer Landtechnik.

Was benötigt man, um Resin-Bausätze zu bearbeiten? Nagelfeilen aus Pappe mit verschiedenen Körnungen, feines Nass-Schleifpapier (400-er, 800-er und 1000-er), einen watlosen Seitenschneider, Laubsäge, kleine Bohrer, Skalpell, feine Pinzetten und Sekundenkleber; kurzum alles, was sonst in der Modellbauwerkstatt üblich ist.

Die meisten Teile sind an einem Angussstück angehängt und müssen davon abgetrennt werden. Eine Laubsäge (Uhrmacherbogen) ist bei den feinen Teilen angebracht und verhindert deren Zerbrechen. Man kann die Teile auch mit einem watlosen Seitenschneider (oder einem Plasteschneider) abzwicken und danach die Konturen mit Feile und Sandpapier bearbeiten. Aber Vorsicht, Resin splittert schnell! Feine Häutchen schneidet man mit dem Skalpell aus. Danach begradigt und glättet man mit Feilen und Schmirgelpapier.

Bei Verformungen sollte man die Teile nicht mit Gewalt biegen, sondern in einem kleinen Gefäß mit heißem Wasser erwärmen. Sie lassen sich mühelos richten und sind nach dem Erkalten auch formstabil.

Die Teile sind sehr passgenau, aber das soll nicht heißen, dass keine Nacharbeit nötig ist. Am Anguss ist zu glätten und gegebenenfalls die Kontur nachzuarbeiten. Erst wenn die Teile nahtlos zueinander passen, kann, wenn nicht eine Farbtrennkante ansteht, verklebt werden.

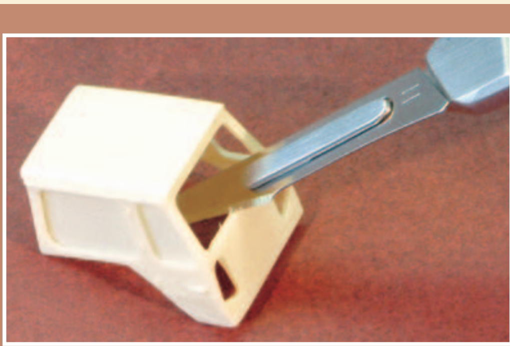
Die einzelnen Baugruppen werden zwei- bis dreimal grundiert. Nach dem Trocknen werden diese farblich behandelt. Die kleinen Teile wie Auspufftopf, Lenkrad oder Sitz werden mit einem feinen Pinsel abgesetzt. Die Räder werden in Felgenfarbe gespritzt und der Pneu wird mit Reifenfarbe (zum Beispiel Testor 1583, matt) sauber gepinselt.

Sind alle Teile getrocknet, können sie montiert werden. Die Verglasung sollte sorgfältig angepasst werden, bevor sie eingesetzt wird. Hilfreich ist, wenn die Scheiben an den Rohteilen anprobiert werden.

Nun fehlt eigentlich nur noch die Dekoration in Form von Firmenschildern, Typenbezeichnung, Kennzeichen und das farbliche Absetzen der Leuchten, Blinker, Spiegel und Scheibenwischer. Wer den Alltagsschmutz mag, kann noch mit Vallejo-Farben (Black, Smoke) dünn die Tiefen in mehreren Durchgängen altern.

Wenn sauber gearbeitet wurde, sind kleine Kunstwerke entstanden, denen man die Mühe und den Zeitaufwand von etwa acht Stunden nicht ansieht. Dennoch lohnen sich die Resin-Bausätze von Icar, füllen sie doch die Lücke typischer Fahrzeuge, die in keiner Großserie zu finden sind.

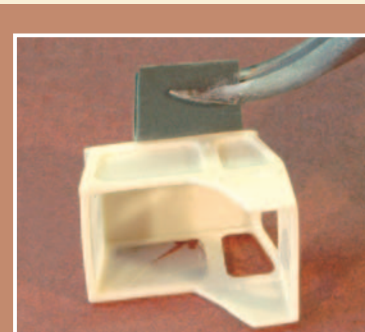
Rainer Albrecht/hb



Die Häutchen in den Resin-Formteilen werden vorsichtig mittels eines Skalpells entfernt.

Mit Schleifpapier unterschiedlicher Körnung sind Gratreste und andere Unebenheiten zu beseitigen.





Bei den empfindlichen Teilen lasse man besondere Vorsicht walten!

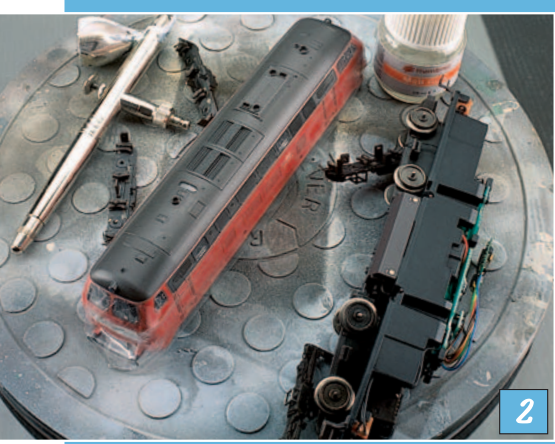
Fotos: Rainer Albrecht

Schnee-Treiben

Verschneite Fahrzeuge darzustellen, bedarf Vorbildrecherche und einer gehörigen Portion künstlerischen Geschicks.



Zum Schutz vor Farbnebel werden die senkrechten Gehäuseteile mit Tesafilm abgedeckt.



Das Dach und die Drehgestelle erhalten einen Überzug aus stark verdünntem Mattlack.



Zur Darstellung der Rußablagerungen werden die Dachfläche sowie die Seitenflächen mit den Kühlerschlitzen und verstärkt im Auspuffbereich graubraun eingenebelt.



Nach einem Schneebruch, bei dem die Fahrleitung beschädigt wurde, kommt als E-Lok-Ersatz bei der SBB die 216 zum Einsatz.

Verschneite Loks üben auf den Betrachter eine besondere Faszination aus, weil sie im Ruhezustand oder während des Einsatzes mit Zufallmustern von Schneeablagerungen übersät sind. Wo Schnee und Eis einen griffigen Untergrund finden, bauen sich Ablagerungen auf. Als besondere Herausforderung stellte sich die Nachbildung solcher Muster und Ablagerungen beim Brawa-Modell der Baureihe 216 dar. →

Der Fahrwerksbereich wird vor allem im Bereich der Drehgestelle mit einer rotbraunen Farbe leicht überspritzt.



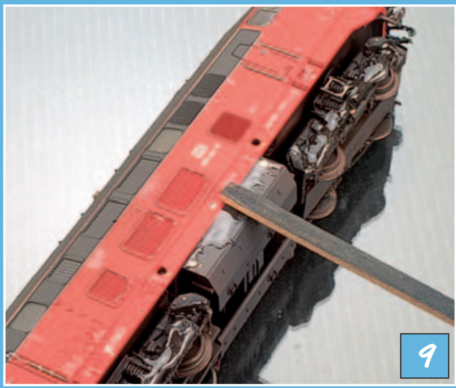
4



5

Eis- und Schneespuren stellt man am besten mit Uhu-Plus-Schnellfest dar.





Nach endgültigem Aushärten des Klebstoffes sollte man die rundlichen Wülste etwas überfeilen, damit der Eispanzer etwas flacher wirkt.



Die transparenten Schnee- und Eisrückstände kann man dezent mit weißer Ölfarbe und einem feinen Pinsel nachbilden. Dem Weiß können noch winzige violette und Ultramarinanteile beigemischt werden. Der Eindruck von vereisten Stellen, zum Beispiel an den Griffstangen, wo der getaute Schnee vom warmen Dach herunterläuft, entsteht durch Kolorieren mit lediglich leicht eingefärbtem Terpentin. Durch die Transparenz des Auftrages wird der Eindruck sehr glaubhaft vermittelt.



Je nach Vorbildsituation wird der Klebstoff um die Scheiben und am Vorbau dezent aufgetragen.



An der in Fahrtrichtung liegenden Stirnseite erhalten Puffer, Bremsschläuche, Kupplung und Rangierertritte vorwiegend oben und vorne einen satten Klebstoffauftrag.



Dezent kann man mit dem Zweikomponenten-Kleber Schnee- und Eisablagerungen mit einem 0,3-mm-Messingdraht, größere Flächen mit einem Zahnstocher modellieren.

Für die nachfolgend beschriebene Behandlung standen einige Vorbildaufnahmen zur Verfügung, beim Modell sollten die vielen Eindrücke zu einem einigermaßen überzeugenden Gesamtbild umgesetzt werden. Problematisch ist zum Beispiel, die Verkrustung an Türen, Drehgestellen und Schweißnähten im verkleinerten Maßstab darzustellen. Beim Arbeiten mit Zweikomponenten-Kleber lassen sich Übertreibungen schwer korrigieren, deshalb sollte man zunächst mit kleinen Mengen beginnen und sich gegebenenfalls steigern! Zweikomponenten-Kleber lässt sich auch in kleinen Schritten aufbauen.

Bevor jedoch mit Klebstoff gearbeitet wird, sollte man das Dach und den Fahrwerksbereich leicht mit Mattlack übersprühen. Beim Gehäuse werden hierfür die Seiten- und Stirnflächen mit Tesafilm großzügig abgedeckt. Die Rußablagerungen auf der Dachfläche werden mit einer Mischung aus den Revell-Farbtönen 84 (Lederbraun, RAL 8027) und 9 (Anthrazit, RAL 7021) verdünnt aufgespritzt. Nachdem das Tesaband entfernt ist, kann man die grauen Seitenflächen mit den Lüftergittern beiderseits des Daches am oberen Ende mit der Farbmischung anpusten.

Am Fahrwerk sollte man die Kunststoffblenden der Drehgestelle lösen und separat mit Betriebsspuren versehen, da sonst durch den breiten unteren Gehäuseabschluss von schräg oben gesehen unschöne Farbschatten in den Nischen der Drehgestelle entstehen. Die Farbmischung besteht aus dem Revell-Farbton Lederbraun, dem etwas Anthrazit und ein Hauch Karminrot (Nr. 36, RAL 3002) beigefügt werden.

Schnee- und Eisrückstände können sehr glaubhaft mit Uhu-Plus-Schnellfest dargestellt werden. Der Klebstoff trocknet nahezu transparent auf, was der Vorbildwirkung dünner Eiskrusten nahekommt. Versuche mit anderen Materialien haben nicht zum gewünschten Ergebnis geführt.

An der Stirnseite erhalten die Puffer, Bremsschläuche, Kupplung und Rangierertritte einen satten Klebstoffauftrag, vorbildgemäß hauptsächlich die nach oben und die in Fahrtrichtung weisenden Flächen. Je nach Vorbildsituation wird entsprechend viel Klebstoff aufgetragen, eventuell auch in mehreren kleinen Schritten. Bei der Behandlung der beiden Stirnseiten sollte die Lok auf den Puffern stehend an einen schweren Gegenstand gelehnt werden. An der Frontscheibe ist der Aktionsradius des Scheibenwischers zu verschonen, wenn man nicht gerade eine abgestellte Lok nachbildet. Bei einer im Betrieb stehenden Lok ist zu berücksichtigen, ob man nur mit einem Gebläse wie bei den V 160-Loks oder mit einer eingebauten Scheibenheizung gegen die Unbilden der Witterung kämpft. Bei der integrierten Heizung, die natürlich wirksamer ist als das laue Lüftchen, sollte man in Erfahrung bringen, wo beim jeweiligen Vorbild die Heizdrähte verlaufen. Ein Eispanzer, wie er bei der Brawa-Lok realisiert wurde, findet sich beim Vorbild nur bei der Fahrt durch dichten Schneefall oder bei Fahrtbeginn nach einer längeren Standzeit. Da sich bei den Dieselloks die Scheibenwischer einzeln schalten lassen, und es vielen Triebfahrzeug-Führern genügt, ihre eigene Scheibe frei zu haben, ist auch nur eine gewischte Lokführer-Scheibe vorbildgerecht.

Witterung und Einsatz bestimmen die Verkrustung

Bei der hinteren Stirnseite kann man die Scheibe sowohl tief verschneit als



Während der Fahrt aufgewirbelter Schnee wird im unteren Bereich der Lok dezent mit der Spritzpistole aufgetragen. Die Räder werden mit Abdecklack geschützt.

Die vordere Stirnseite der Lokomotive zeugt vom Kampf mit der weißen Pracht.



Fotos (14): Jörg Chocholaty



Auf der dem Zug zugewandten Seite mit dem nicht besetzten Führerstand hat sich der Schnee vor allem auf den Scheiben gehalten.

auch freigewischt darstellen. Die Spuren an den Lokseiten weisen alle ein ähnliches Muster auf, sie stammen vom geschmolzenen Schnee des Dachbereiches. Auf diesen senkrecht verlaufenden Feuchtstellen haftet der frisch gefallene Schnee und bildet typische Krustenmuster. Solche Spuren lassen sich mit Uhu-Plus und einem 0,3-mm-Messingdraht regelrecht aufmalen und gleichzeitig vormodellieren. Nach etwa einer Stunde ist der Klebstoff so ausgehärtet, dass man mit der Kolorierung beginnen kann.

Am besten haben sich Ölfarben bewährt, die sich, mit Terpentin oder Malmittel verdünnt, deckend oder leicht transparent aufmalen lassen. Für diesen Arbeitsgang sind sehr hochwertige superfeine Marderhaarpinsel (Stärke 00) erforderlich. Für die Farbgebung der bisher absolut transparenten Klebstoffmuster wird weiße Ölfarbe mit winzigen Mengen Violett und Ultramarin vermischt angerührt. Ein kleiner Schuss Terpentin dazu und die Mischung reicht für die komplette Lok. Wegen der geringen Menge genügt als Gefäß ein Kronkorken.

Was wir gemeinhin als Schnee bezeichnen, ist eigentlich kristallisiertes Wasser, das aus einiger Entfernung betrachtet scheinbar eine weiße Farbgebung aufweist. In diesem Falle gilt: Blauäugig sind nicht diejenigen, die durch eine rosarote Brille schauen, sondern diejenigen, die eigentlich keine brauchen. Je nach Lichtsituation schimmert die scheinbar weiße Pracht nämlich in den unterschiedlichsten Farbtönen.

Jörg Chocholaty

BASTELTIPPS

Wand-Schmuck

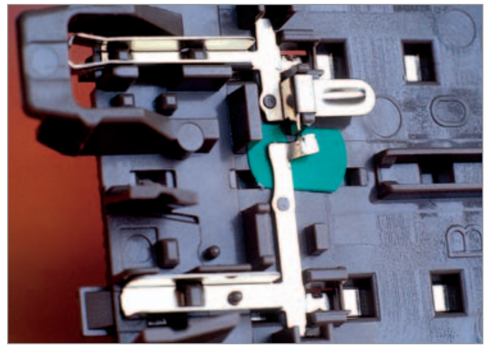
Ein beschädigtes Auto wird zur plakativen Werbung.

■ Wer kennt sie nicht, die kleinen Werkstätten in den Hinterhöfen größerer Städte? Bereits früh nutzte man Hauswände als Werbeflächen. Mancher Werkstattbesitzer hängte sogar Teile von Autos auf. Solche Werbung lässt sich auch im Modell nachstellen. Dazu zerlegt man beispielsweise ein beschädigtes Modellauto. Dann sägt man die Karosserie entlang der Kotflügel-Oberkanten und des Dachrahmens mit einem feinen Laubsägeblatt vorsichtig auf. Die Grate glättet man mit einer Nadelfeile und feinem Schmirgelpapier. Das Autorelief ist zusammen mit zwei Rädern an die Hauswand zu kleben. Im vorliegenden Fall wurden noch Blinker oder Türgriffe farblich hervorgehoben und eine aus einem 1:25-Modellbausatz stammende Beschriftung angebracht. Von den Restteilen der Karosserie dienen eine Tür, die Hauben und die Stoßstangen als Ersatzteile zur Ausgestaltung der Werkstatt. *Volker Denter*

Weithin sichtbar wirbt der Chevy für die Autowerkstatt.



Foto: V. Denter

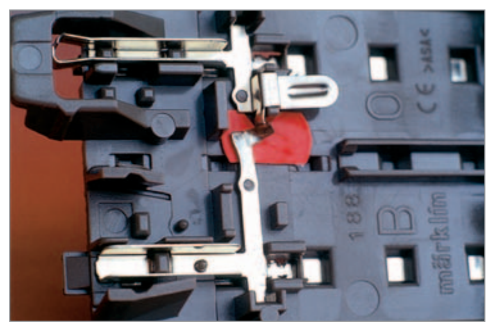


Grün unterlegt: Soll-Situation mit durchtrenntem Verbindungssteg.

C-Gleis mit Kurzschluss

Bei Trix-C-Gleisen kann es vorkommen, dass ein Blechsteg die Schienen verbindet.

■ Die Trix-Zweileiter-Version und das originale Märklin-C-Gleis entstehen offenbar auf derselben Fertigungsstraße. Lediglich der Mittelleiter entfällt bei der Trix-Variante. Für die elektrischen Verbindungen werden die identischen Stanz- und Pressteile verwendet, wodurch die beiden Außenschienen zunächst zwangsläufig miteinander kurzgeschlossen werden. Erst in einem weiteren Arbeitsgang wird beim Zweischienengleis der verbindende Blechsteg knapp neben der Anschluss-Fahne gekappt. Dass dieser Vorgang nicht bei jedem Gleisstück gelingt, beweist das in einem Startset enthaltene. Solche Fehler ab Werk treiben den Modelleisenbahner zur Verzweiflung, denn wer rechnet schon mit Pfusch am Gleis? Ein Seitenschneider löst den Kurzschluss im Handumdrehen. *Dr. Helmut Petrovitsch*



Rot unterlegt: Durchtrennung des Verbindungssteges misslungen, das Gleis verursacht einen Dauerkurzschluss.

Fotos (2): H. Petrovitsch

Federnde Kupplung

Ein Federblechstreifen richtet die Kupplung bei Rocos H0e-Lok HF 110 C aus.

■ Bei dem gelungenen Modell der Schmalspur-Dampflok HF 110 C von Roco stört die lose pendelnde Kupplung. In der Ersatzteilkiste fand sich ein Radschleifer. Aus diesem wurden passende Stücke herausgeschnitten und zurechtgebogen. Nach dem Aufrauen der zu verklebenden Flächen bestreicht man diese mit Zwei-Komponenten-Kleber. Nach dessen Aushärten erhalten die Federn noch einen Überzug aus schwarzer Farbe. *Peter Hauswald*





Ein Federblechstreifen hält die Kupplung in Mittellage.

Foto: P. Hauswald

Gutes Geld für Ihren Tipp



Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal ist ein Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar für den Druck sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie für eventuelle Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag. Die Adresse: ***MEB-Verlag GmbH, MODELLEISENBAHNER, Basteltipps, Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee***



Doppelstock-Garnituren mit Bombardier-Wagen und EMD F59 PHI prägen in Ballungsräumen den Nahverkehr.

Für den modernen amerikanischen Nahverkehr liefert Athearn ein H0-Set mit Doppelstockwagen und eine passende Lok.

Space-Shuttle

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 184 km/h
- V_{max} Vorbild (166 km/h) bei 10,8 V
- Auslauf aus V_{max} 381 mm
- Anfahren (2,6 V) ‹1 km/h
- Zugkraft Ebene 98 g
- Zugkraft Steigung 3% 82 g
- Zugkraft Steigung 8% 53 g

- ***Hersteller:*** Athearn, China
- ***Vertrieb:*** Noch, Wangen
- ***Nenngröße, Spur:*** H0/16,5 mm

Lokomotive:
- ***Katalog-Nr.*** 26292
- ***Spurkranzhöhe:*** 0,6 mm
- ***Kupplung:*** Beidseitig Klauenkupplung
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 380 mm
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 652
- ***Schwungmassen:*** 2
- ***Unverbindliche Preisempfehlung:*** 79 Euro

Wagen:
- ***Katalog-Nr.*** 25902 (Drei-Wagen-Set)
- ***Länge ü. Kuppl.:*** 305 mm
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 420 mm
- ***Unverbindliche Preisempfehlung:*** 79 Euro (Set)

Raum-Transporter lautet die genaue Übersetzung für den englischen Begriff Space-Shuttle. Das Verb to shuttle bedeutet „pendeln“. Speziell für Pendler wurden Wendezug-Garnituren, bestehend aus einer EMD-Baureihe F59 PHI und drei oder mehr Doppelstock-Wagen, in Dienst gestellt. Je nach Region erhielten die Züge unterschiedliche Lackierungen. In New Mexico rollen die Garnituren in Rail-Runner-Ausführung mit stilisiertem Vogel mit Gefieder.

Die Modelle von Athearn entstammen der Ready-to-Roll-Serie. Angesichts des moderaten Preises überraschen die separat angesetzten Griffstangen, die durchbrochenen Lüfterräder der Lok und die akkurate Lackierung der Fahrzeuge. Beim Steuerwagen allerdings fehlt um die Nieten gelegentlich etwas rote Farbe.



Bis auf die fehlende Stirnbeleuchtung gefällt die detaillierte Ausführung des Steuerwagens.

Durch die in tiefen Höhlen sitzenden Seitenfenster der Lok, die auch keine Führerstandsinneneinrichtung hat, und durch den Verzicht auf eine funktionsfähige Spitzen-Beleuchtung beim Steuerwagen demonstriert der Konstrukteur seinen Willen zum Sparen.

Die sehr guten Fahreigenschaften erbringt die 620 g schwere Lokomotive mit moderater Geräuschentwicklung. Obwohl das Vorbild ausschließlich zum Rangieren solo rückwärts fährt, wurde ein Lichtwechsel eingebaut. Die Zugkraft reicht aus, um die drei immerhin mehr als je 250 g schweren Doppelstock-Wagen auf einer Acht-Prozent-Steilrampe ohne Schleudern anzufahren. Digital-Bahner werden sich über die serienmäßige achtpolige Schnittstelle freuen. Hinter den mit einer riesigen Anzahl Nietnachbildungen versehenen Wänden tragen die Waggons eine Inneneinrichtung. An den Drehgestellen wurden die Bremsscheiben und -sättel nachgebildet. Beim Fahrbetrieb ist zu beachten, dass keine S-Kurve ohne gerades Zwischenstück realisiert werden darf, da die Kupplungen an den Wagenkästen befestigt sind. Dass die Weichenantriebe nur wenig über die Schienenoberkante hinausstehen dürfen, ist angesichts der tief gezogenen Schürzen sicher verständlich.

Modernen amerikanischen Nahverkehr kann man sich für zusammen etwa 160 Euro auf die Anlage holen. Da sollten US-Fans schnell wie der Rail-Runner zum Fachhändler laufen. Der Vertrieb der Fahrzeuge erfolgt über Noch.

Jochen Frickel

Auf einen Blick

PRO Feine Detaillierung; frei stehende Griffstangen; sehr gute Fahreigenschaften; fairer Preis

KONTRA Kein Spitzenlicht beim Steuerwagen; Seitenfenster der Lok

PREIS Lok: UvP 79 Euro
Wagen-Set: UvP 79 Euro

URTEILE ✕ ✕ ✕ ✕



Bespannt mit der T3, ebenfalls einer Neukonstruktion, machen die fünf Langenschwalbacher eine ansehnliche Figur.

Mit den Langenschwalbachern nach Vorbild der dritten Bauserie gelang Märklin ein guter Wurf.

Oberlichtblicke



Fotos (2): Frickel

Erfreuen auch im Detail, nur der Knick der feinen Bühnenübergänge stört.

An der Lahn, im Aartal, auf der Eifelquerbahn oder im Westerwald gehörten die Langenschwalbacher noch in den 50er-Jahren zum Alltag. Diese preußischen Drehgestellwagen, ursprünglich speziell für die kurvenreiche Strecke Wiesbaden – Langenschwalbach beschafft, genießen bis heute einen geradezu legendären Ruf.

Der kompakten Vierachser der dritten Bauserie von 1914/15, bis auf den Gepäckwagen mit Postabteil allesamt in Oberlichtausführung, haben sich die Göppinger Konstrukteure angenommen. Mit einigem Erfolg, denn die ersten Großserienmodelle dieser markanten Langenschwalbacher Laternendach-Bauart, zunächst in der Bundesbahn-Version aufgelegt, können sich durchaus sehen lassen.

Die typenreine Fünf-Wagen-Garnitur, bestehend aus dem LB4itr mit zwei offenen Endbühnen, dem LB4itr mit einer offenen Plattform, dem LB4i mit geschlossenen Übergängen, dem längeren LAB4i und dem LPw4i, macht hinter der neuen T3 nicht nur wegen der guten Laufeigenschaften der Langenschwalbacher Freude.

Der Gesamteindruck überzeugt zunächst. Die vorbildgerechte und akkurat ausgeführte Bedruckung mit allen wesentlichen Daten und Anschriften, die angesetzten Griffstangen, Übergangsbleche und filigranen Dachzierstützen der Plattformen sowie die exakt eingesetzten Fensterscheiben und die Drehgestellblenden nebst äußeren Bremsbacken in Radebene gereichen den Göppingern zum Lob.

Etwas unglücklich wirkt dagegen die Sparlösung der nur angedeuteten inneren Bremsbacken und -klötze, prompt außerhalb der Radebene. Der Inneneinrichtung könnte eine farbliche Nachbearbeitung – Vorsicht beim Abheben des Daches! – nicht schaden.

Definitiv am falschen Ende gespart hat man freilich beim Verzicht auf die typischen Nietenreihen der Wagenaufbauten, schade. *Karlheinz Haucke*

Auf einen Blick

PRO Modell-Lücke geschlossen; Gesamteindruck; akkurate Verarbeitung und Bedruckung; Detaillierungsgrad; angesetzte Teile; Laufeigenschaften

KONTRA Endbühnenabschlüsse; Inneneinrichtung; innere Bremsbacken; Nieten

PREIS EVP 36 Euro pro Wagen

URTEILE ☒ ☒ ☒



Von hoher Qualität sind Lackierung und Bedruckung.

Wohl gelungen zeigen sich die H0-Nachbildungen der Gruppe-30-Eilzugwagen von Fleischmann.

Eilig genietet

Details sind es, die einen Großteil der Faszination unseres Hobbys ausmachen. Modellbahner, die nun denken, dass es nur Details wären, die den neuen Fleischmann- vom bekannten Roco-Eilzugwagen unterscheiden, sollten sich einfach einmal beide Waggons nebeneinander anschauen. Sieht man von der geringfügigen Längendifferenz ab, so bleiben beim 1./2.-Klasse-Wagen unter anderen folgende Unterschiede: Dachausrüstung, Fensterteilung sowie genieteter Wagenkasten und Rahmen (Fleischmann) gegenüber geschweißtem Wagenkasten und Rahmen bei Roco. Als Gemeinsamkeiten bleiben die zurückverlegten Einstiege und die grüne Farbgebung.

Wie bei Fleischmann üblich, versuchten die Konstrukteure, alle Teile, die nicht notwendigerweise separat angesetzt werden müssen, anzuspritzen. Die Abstriche, die man dabei bezüglich der Plastizität machen muss, betreffen den Wagenboden und die Nachbildung der Faltenbalg-Mechanik. Nicht genug loben kann man dagegen die nun freistehend nachgebildeten Dachlüfter. Auch die mit schmalen Blenden und in Radebene liegenden Bremsklötzen gefertigten Drehgestelle des Typs „Görlitz Bauart III leicht" verdienen Beachtung. In der Epoche III wurden die Originale auf die von Fleischmann nachgebildeten Rollenachslager umgebaut. Eine Zugabe bei der Breite von weniger als 2 mm (Zugeständnis an die normgerecht zu breiten NEM-Räder), darf bei Großserien-Reisezugwagen als sehr guter Wert gelten. Nietenzähler können sich an der gewaltigen Anzahl dieser maßstäblich ausgefallenen Teile ergötzen. Ebenfalls in korrekter Größe wurden übrigens die Pufferteller ausgeführt. Dem Modellbahner bleibt zur Verbesserung allenfalls die farbliche Aufwertung der Inneneinrichtung und die Mattierung der Radsätze.

Einen reinen Erste-Klasse-Wagen gab es bei der Gruppe 30 übrigens nicht. Den Gepäckwagen der ehemaligen Gattung Pwi-31 führt Roco im Programm.

Der B-Wagen (Art.-Nr. 5677) und der AB-Wagen (Art.-Nr. 5676) sind für jeweils rund 45 Euro im Fachhandel erhältlich.

Jochen Frickel



Fein detailliert, aber dennoch solide präsentiert sich der 1./2.-Klasse-Eilzugwagen von Fleischmann.

Auf einen Blick

PRO Maßstäbliche Umsetzung; feine Detaillierung; akkurate Lackierung und Beschriftung

KONTRA Angespritzte Faltenbalg-Mechanik

PREIS Etwa 45 Euro

URTEILE

Von Liliput rollen neue Schüttgut-Selbstentlader des Typs Fans-u für Schweizer Modellbahner daher.

Rollende Kiesgruben

Wagen dieser Bauart prägen seit einigen Jahren das Bild moderner Kieszüge. Liliput bietet jetzt zwei neukonstruierte H0-Modelle in auffälligen Lackierungen an: Ein bei den SBB eingestellter roter Vierachser mit Werbung des bekannten Baustoffherstellers Holcim und ein Wagen der Lötschbergbahn in aktuellem BLS-Blau.

Die neuen Liliput-Fans-u, die von den Bahngesellschaften für den Transport von wetterfestem Schüttgut, meist Kies, Sand oder Aushubmaterial, beschafft werden, gefallen nicht nur in ihrer Detaillierung, sondern vor allem durch ihre vollständige Funktionalität, die dem Modellbahner auch die Möglichkeit zur Gestaltung interessanter Szenen bietet. Während beim Vorbild die Hydraulik von einem Elektromotor angetrieben wird, muss beim Modell jedoch vorsichtig Hand angelegt werden.

Lackierung und Bedruckung sind makellos und die auffälligen Farben sorgen für eine willkommene Abwechslung im braun-grauen Güterwagen-Einerlei.

Stefan Alkofer



Die Feinteiligkeit der Bühne und der Kipphydraulik überzeugen.

Auf einen Blick

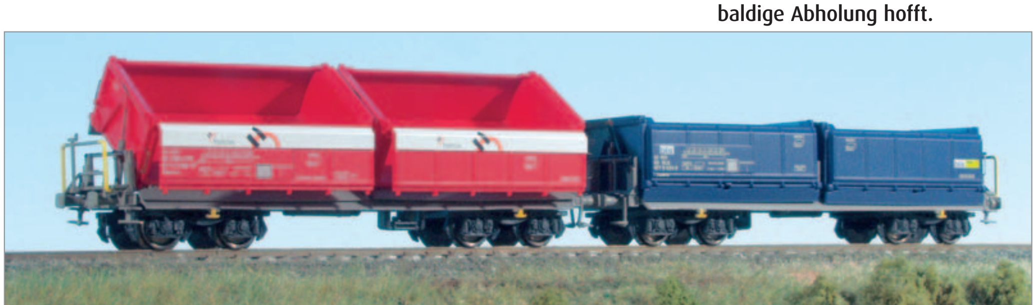
PRO Sehr feine Detaillierung der Rangiererbühnen; funktionsfähige beidseitige Kippeinrichtung; exzellente Lackierung und Bedruckung; Maßstäblichkeit

KONTRA -

PREIS Etwa 30 Euro

URTEILE

Der Holcim-Wagen (li.) befindet sich noch in Kippstellung, während der BLS-Selbstentlader bereits auf baldige Abholung hofft.





Die authentischen Getreidesäcke liefert der Berliner Kleinserienspezialist „KoTol“.



Foto: R. Albrecht

Pferdegespanne sind auf Anlagen früherer Epochen ein beinahe unverzichtbares Detail.

Angespannt

Moderne Lkw gibt es von den bekannten Herstellern in schier unzähligen Varianten, das Angebot an Fuhrwerken für die Epochen I und II jedoch ist überschaubar.

In diese Marktlücke springt seit einiger Zeit die Modell-Wagnerei Häusler, die verschiedene Fuhrwerke und Handkarren nach Originalvorbildern im Programm hat. Zu den neuesten Produkten gehören eine Getreidefuhre und ein Möbelwagen der bayerischen Rollfuhrhalterei Reisinger. Beide H0-Fuhrwerke sind Fertigmodelle aus Neusilberätzteilen, die dank ihrer ansprechenden Detaillierung und sauberen Verarbeitung überzeugen. Auch die Lackierung und Bedruckung sind gelungen, die Beschriftung des Möbelwagens ist gestochen scharf. Auch wenn die Räder rollfähig sind, handelt es sich bei den feinteiligen Fahrzeugen um Standmodelle zur Ausschmückung typischer Verladeszenen an Länder- oder Reichsbahn-Bahnhöfen oder der vorindustriellen Landwirtschaft.

Die Modelle können im Fachhandel oder direkt bei der Modell-Wagnerei bezogen werden: Eugen Häusler, Lokdepot Lindstr. 35, CH-8400 Winterthur, beziehungsweise H.-Edenhofer-Str. 3, D-94258 Frauenau; www.modell-wagnerei.ch. *Stefan Alkofer*



Die liebevoll produzierten Produkte der Modell-Wagnerei können jede Anlage früherer Epochen schmücken.

Bremsklötze, Bühnen und Speichenräder sind filigran und geben ein überzeugendes Bild.

Auf einen Blick

PRO Interessante Vorbilder; Detaillierung; gute Verarbeitung; tadellose Lackierung und Bedruckung

KONTRA Die Räder könnten etwas strukturierter sein

PREIS 34,60 Euro (Getreidefuhre); 43 Euro (Reisinger)

URTEILE

Taubenblau präsentiert sich der Opel Rekord A, den Wiking nun auf die H0-Straßen schickt.

Im Zeichen des Blitzes



Foto: Frickel

Bereicherung für Epoche III/IV, doch im Detail besteht Verbesserungsbedarf.

Auf das H0-Modell des Rekord A mussten die Opel-Fans unter den Wiking-Anhängern lange warten. Insofern machten die Berliner dem Opel-Markenzeichen, dem Blitz, diesmal keine Ehre.

Und bei aller Freude über diese Vorjahrs-Neukonstruktion, der das aktuelle taubenblaue Kleid ausgezeichnet steht, ist das Erscheinungsbild zwiespältig zu bewerten.

Sicher, die Proportionen sind gut umgesetzt, einzelne Partien wie Stoßfänger und Kühlergrill, die Heckleuchten und auch die Inneneinrichtung wohlgeraten. Doch die Tücke steckt bekanntlich im Detail. So vermisst man schmerzlich die Chromleisteneinfassung der Frontscheibe, die beim von 1963 bis 1965 gebauten Vorbild durchaus nicht diesen höhlenartigen Sitz hatte. Und hätte ein damaliger stolzer Besitzer der viertürigen Limousine vor dem Einsteigen erst einmal eine durchgehende obere Seitenfensterchromleiste durchtrennen müssen, wie sie das Modell ziert, dann wäre seine Begeisterung ob des bundesdeutschen Chevy-II-Derivats wohl schnell auf Null gesunken.

Karlheinz Haucke

Auf einen Blick

PRO Proportionen; Stoßfänger; Kühlergrill; Heckleuchten; Inneneinrichtung; Farbgebung; Verarbeitung

KONTRA Frontscheibenfassung; Blinker vorn; obere Chromleiste Seitenfenster

PREIS EVP 8,80 Euro

URTEILE ⌛ ⌛

Foto: Frickel



Ob da eine Zeitmaschine im Spiel ist? Das Leibchen des Fahrers lässt das wohl vermuten.

Einem fränkischen Weingut mit fürstlicher Tradition spendiert Trix sein Epoche-II-Set in H0.

Domäne

Franken fühlen sich gemeinhin selten als Bayern, obwohl beide im Freistaat zuhause sind. Ob´s an der gelegentlichen Unvereinbarkeit von Reben- und Gerstensaft liegt? Insofern dürfte es alteingesessenen Castellanern schon ein gewisses Problem bereiten, ihr „Fürstlich Castell´sches Domänenamt" am Schlossplatz in die Trix-H0-Themenwelt „Weinbau in Bayern" eingebunden zu sehen.

Sei´s drum, das Zubehör-Set, bestehend aus einem Bockkran-Bausatz von Vollmer, einem Wiking-Lkw, zwölf Weinfässern und zwei Preiser-Werktätigen, lässt eben Raum für Interpretationen. Das ebenfalls enthaltene, im Prospekt nicht erwähnte Rohrblasgerüst sollte man jedenfalls nach der Montage getrost seinem Bw einverleiben.

Das Runde muss ins Eckige: Diese Fußballweisheit passt nicht nur zum WM-Jahr, sondern auch zum Zusammenbau des Bockkrans, was, ebenso wie minimale Klebeflächen, die sonst allenfalls 20-minütige Bastelei unnötig verlängert.

Sammler werden sich dagegen über das Wiking-Modell des Mercedes-Benz-Koffer-Lkws, Typ L 2500, wie er noch in den 30er-Jahren fuhr, freuen. *Karlheinz Haucke*

Auf einen Blick

PRO Simpler Bausatz; ansehnlicher Lkw-Oldtimer; zusätzliches Rohrblasgerüst; Preis

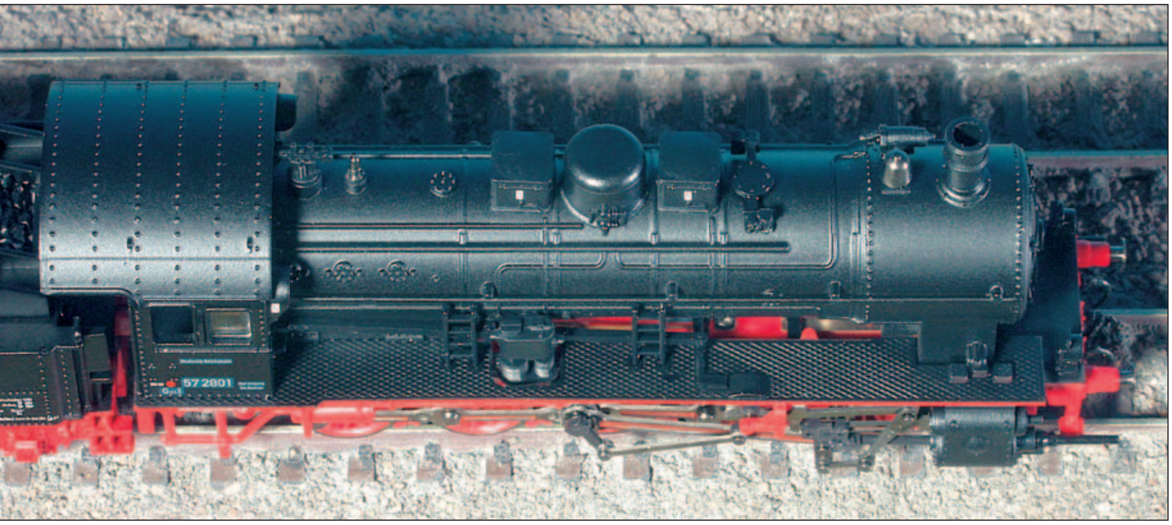
KONTRA Klebeflächen; Passgenauigkeit; zwei verschiedene Bausatz-Kunststoffe

PREIS Zirka 29 Euro

URTEILE

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Die aus Kunststoff am Metall-Kessel angesetzten Dome lassen diverse Varianten erwarten.

Vorbild

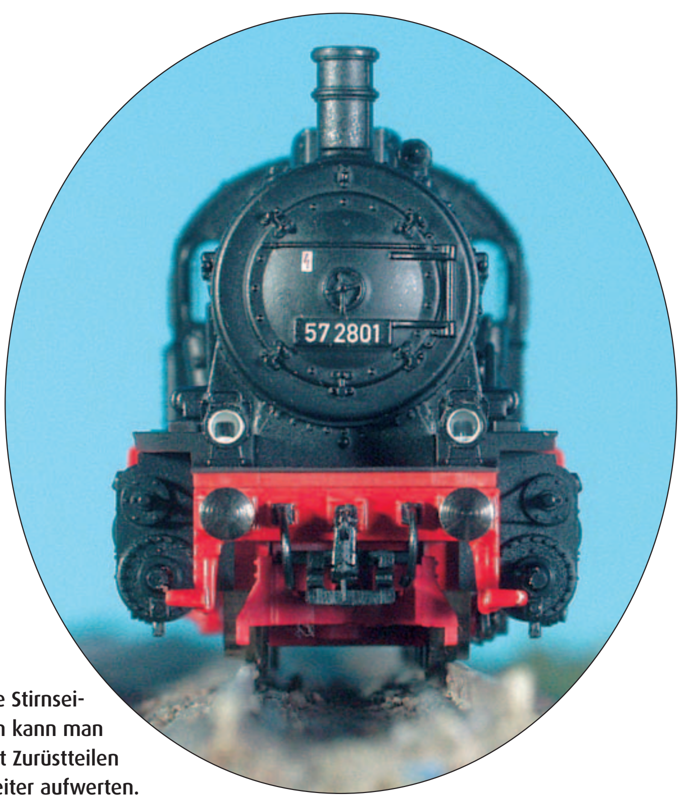
- *Gebaut ab:* 1910
- *DB (Stand 1952):* 485
- *DR (Stand 1954):* 108
- *Ausmusterung DB* bis 1970
- *Ausmusterung DR* bis 1972
- *Erhaltene G 10:* **571658**, Koscierzyna (PL), n. b.* **572519**, Nachbau Rumänien, ÖGEG Ampflwang (A), n. b.* **6572770**, Nachbau Rumänien, ÖGEG Ampflwang (A), betriebsfähig **57 3088**, Siegen, n. b.* **573297**, Chemnitz-Hilb., n. b.* **573459**, ex. Rumänien, ÖGEG Ampflwang, n. b.* **573525**, ex. Rumänien, Nördlingen, n. b.*

*n. b. = nicht betriebsfähig

Die preußische Güterzug-Schlepptenderlokomotive G10 erscheint als DR-Lok von Trix in N.



Fünf ist Trümpf



Die Stirnseiten kann man mit Zurüstteilen weiter aufwerten.

Mit diesem grammatikalisch höchst fragwürdigen Satz warb die Deutsche Post 1992 zur Einführung der fünfstelligen Postleitzahlen. Genau 20 Jahre zuvor schieden bei der Deutschen Reichsbahn (DR) die letzten Loks der Baureihe 57 (ex. pr. G 10) aus. Als Trumpf für den schweren Güterzugdienst auf Strecken mit Achslasten von 14 Tonnen wurden die G 10 von den Direktionen der Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung (KPEV) sehnlichst erwartet. Konstruktiv ist die seit den 20er-Jahren als 57.10 geführte Baureihe eng mit der vierfach gekuppelten G 8 und dem Personenzuglok-Klassiker P8 verwandt.

Den Konstrukteuren des N-Modells nutzt die Verwandschaft nichts, denn keine der genannten Baureihen befand sich bislang im Trix-N-Sortiment. Eine komplette Neukonstruktion hat für den Modellbahner den Vorteil, dass er ein zeitgemäßes Triebfahrzeug erhält. Die exzellente Laufruhe und die ausgezeichnete Getriebeauslegung sorgen für Fahrspaß. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von umgerechnet 91 km/h bei 12 Volt steht dem Modellbahner ein großer Regelbereich zur Verfügung. Vier Haftreifen auf den Rädern der dritten und vierten Kuppelachse verhelfen der 57 zu ausreichender Zugkraft, um 25 Güterwagen in der Ebene zu befördern. Warum aber die Räder der dritten Tenderachse nicht in die Spannungsversorgung einbezogen wurden, ist unverständlich, denn gelegentlich ruckelte das Modell beim Be-

fahren von Weichen. Das breite Einsatz-Spektum des Vorbilds vor schweren Ganzzügen, kurzen Übergaben, Personenzügen auf Nebenbahnen oder zumindest in der Epoche II sogar vor Schnellzügen im Hügelland machen auch das Modell zu einer echten Universallok.

Mit Ausnahme der putzigen Puffertellerchen und einer im Nichts endenden Leitung am Metall-Kessel ist die Umsetzung im N-Maßstab gelungen. Positiv fallen die frei stehenden elektrischen Leitungen unter dem Umlauf ins Auge. Auf Vorbild-Fotos von 1968 besaß 57 2801 allerdings eine geschweißte Rauchkammer mit geändertem Tür-Verschluss und andere Waschluken.

Besonders vorbildgetreu wirkt die 57, wenn man sie vorne mit den beigelegten Pufferträger-Details und den Kolbenstangen-Schutzrohren zurüstet. Den den Zurüstteilen beiliegenden Zettel mit der Mahnung, die Kolbenstangenschutzrohre nur ab Radius R2 einzusetzen, kann man übrigens getrost beiseite legen, denn die Lok hat keine Vorlaufachse, deren Schwenkbereich die Bauteile behindern könnte. Gewisse Maßabweichungen im Fahrwerksbereich sind wegen der höheren Spurkränze notwendig. Beim Vorbild standen die Achsen eng beieinander, was bei der Modell-Umsetzung einen Kunstgriff erforderte. So tragen nur die Räder der ersten und fünften Kuppelachse die normal hohen Norm-Spurkränze. Die Räder der drei anderen Kuppelachsen weisen nur 0,3 mm hohe Spurkränze auf, was das Aussehen weiter aufwertet. Einbußen bei der Betriebssicherheit gibt es keine. Alle Weichenformationen gängiger Gleissysteme werden ohne Entgleisung durchfahren. Damit der Achsstand und damit auch die Proportionen des Fahrwerks nahezu korrekt eingehalten werden konnten, reduzierte die Konstruktionsabteilung den Raddurchmesser um 0,8 mm. Die feinen Speichen und die brünierte Steuerung stehen dem Fahrwerk sehr gut.

Lackierung und Bedruckung entsprechen dem hohen Standard des Hauses Trix. Selbst die winzigen Hochspannungspfeile zeigen sich unter der Lupe konturenscharf gedruckt.

Abgesehen von Kleinigkeiten bei der Detaillierung darf die 57 dank stimmiger Proportionen, guten Fahreigenschaften und großem Einsatzfeld als gelungenes Modell gelten. Das kann der Modellbahner für fast 260 Euro aber auch erwarten.

Jochen Frickel



Auch der Tender der Bauart 3T16,5 besteht weitgehend aus Metall.

Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 91 km/h
- V_{max} Vorbild (60 km/h) bei 8,9 V
- Auslauf aus V_{max} 15 mm
- Auslauf aus 60 km/h 6 mm
- Anfahren (2,6 V) 1 km/h
- Zugkraft Ebene 17 g
- Zugkraft Steigung 3% 8 g
- Zugkraft Steigung 8% 3 g

- ***Hersteller:*** Trix, Nürnberg
- ***Nenngröße, Spur:*** N/9 mm
- ***Katalog-Nr.*** 12247
- ***Epoche:*** III, DR
- ***Andere Ausführungen:*** Länderbahn-Version KPEV (Art.-Nr. 12248)
- ***Gehäuse:*** Metall und Kunststoff
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Spurkranzhöhen:*** 0,3 bis 0,9 mm
- ***Kupplung:*** N-Kupplung in NEM-Schacht
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 192 mm
- ***Stromabnahme:*** Über Radsatzinnenschleifer auf 4 Tenderräder, über Spurkranzschleifer auf sechs Lokräder
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 651 im Tender
- ***Beleuchtung:*** Fahrtrichtungsabhängiges Spitzensignal
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Schnecke/Stirnradgetriebe auf 2., 3. und 4. Kuppelachse
- ***Schwungmasse:*** Keine
- ***Haftreifen:*** Vier
- ***Zurüstteile:*** Pufferträgerdetails; Kolbenstangenschutzrohre
- ***Unverbindliche Preisempfehlung:*** 259 Euro

Gelungene Proportionen zeichnen die Seitenansicht der 57 aus.



Bei der Ankündigung der württembergischen T5 sprach Brawa von einem Meilenstein. Diesen Anspruch muss das H0-Modell jetzt unter Beweis stellen.

Edles Rössle



Die T5 darf als Brawas bestes Pferd im Stall gelten.

Ausgerechnet für eine recht schlichte Tenderlok so kräftig die Werbetrommel zu rühren, zeugt von gesundem Selbstvertrauen. Andererseits stellten sich die Remshaldener der Herausforderung, ein Modell zu konstruieren, das die Charakteristik eines Rennpferdes (vor Schnellzügen) und eines Ackergauls (vor Nahgüterzügen) im ausgewogen proportionierten Körper eines Dressurpferdes unterbringt.

Keine Angst, das Vorbild beförderte zwar zeitweise auch Schnellzüge (siehe auch Vorbild-Geschichte ab Seite 32), doch tat sie das eher gemessenen Schrittes. Diese Eigenschaft zeigt auch das Modell und fährt bei zwölf Volt umgerechnet 112 km/h und hält sich damit genau an die NEM-Empfehlung. Als Minimal-Tempo notierte der Geschwindigkeitsmesser acht km/h bei 2,8 Volt. Die Fahrgeräusche sind zwar vernehmbar, bleiben jedoch allzeit im angenehmen Bereich. Überraschendes brachte auch die Zugkraft-Messung des 309 g schweren Modells zu Tage. In der Ebene befördert die T5 bei Bedarf einen 17-Wagen-Schnellzug und stellt mit dieser Leistung viele große H0-Schlepptenderloks in den Schatten. Zum Ackergaul taugt die Württembergerin also auch.

Den ersten positiven Eindruck der Proportionen bestätigt der Messschieber. Die Grundmaße stimmen. Wenn man die Gestaltung betrachtet, geraten Dampflokfans ins

Die T5 gehört zur Großserien-Spitze

Schwärmen. Die Verwendung von Metall bei Fahrwerk, Kessel und Wasserkästen vermittelt das Gefühl der Langlebigkeit und Solidität. Mit Ausnahme zweier angespritzter, weil auch beim Vorbild eng anliegender Leitungen sind alle anderen Armaturen freistehend ausgeführt. Die Wasserkastenabdeckungen, die ebenfalls separat angesetzten Trittroste auf den Wasserkästen und die super filigrane Griffstange um die Rauchkammertür begeistern. Doch auch ins Führerhaus lohnt sich ein Blick. Hinter den zu öffnenden Türen steht das Personal in der Tiefe des Raumes vor plastisch ausgeführten Armaturen. Von der Rückseite der Lok kann man über die durchbrochen ausgeführten Kohlekastenerhöhungen hinweg ins Führerhaus schauen oder durch Einsetzen einer geschlossenen Jalousie das Personal vor neugierigen Blicken verbergen. Die Leuchtmittel in



Einmal dem Personal über die Schulter schauen: Bei der T5 geht's.

den Laternen geben den Eindruck von Petroleum-Funzeln sehr gut wieder. Damit auch robust durchgeführte Rangiermanöver keine bleibenden Schäden an der Lok hinterlassen, trägt sie Federpuffer. Die Zurüstteile müssen wegen etwas zu kleiner Bohrungen vorsichtig bearbeitet werden.

Auch am Fahrwerk gibt es viele Details zu entdecken. Da wären zum Beispiel die dünnen Sandstreurohre, die filigranen Trittstufen und die feinen Schienenräumer. Die Metall-Radsätze, von denen der mittlere federnd gelagert ist, tragen dünne Speichen. Da Vor- und Nachlaufgestell durch Federkraft nach Kurvenfahrt in die Mittellage zurückgeholt werden, hätte eigentlich einem Einsatz von schmaleren Rädern mit niedrigeren Spurkränzen nichts im Wege gestanden.

Bei den digitalen Versionen mit Sound-Baustein gelang es den Konstrukteuren sogar, den Baustein und den Lautsprecher von außen nicht sichtbar unterzubringen. Brawas T5 bietet zu dem zugegebenermaßen hohen Preis von 269 Euro einen adäquaten Gegenwert. Man darf eigentlich von Kleinserien-Qualität zum Noch-Großserienpreis sprechen.

Jochen Frickel

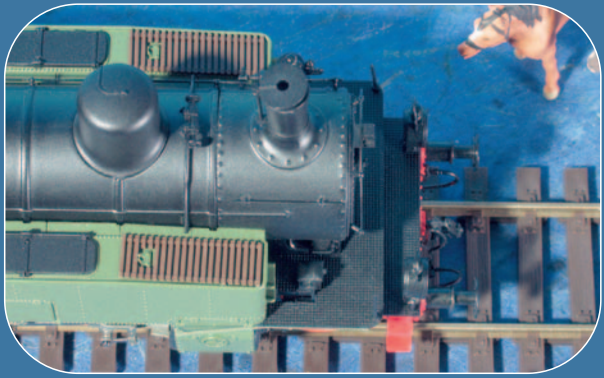
Steckbrief

- V_{max} bei 12 V 112 km/h
- V_{max} Vorbild (80 km/h) bei 8,8 V
- Auslauf aus V_{max} 141 mm
- Auslauf aus 80 km/h 66 mm
- Anfahren (2,8 V) 8 km/h
- Zugkraft Ebene 116 g
- Zugkraft Steigung 3% 98 g
- Zugkraft Steigung 8% 79 g

- Hersteller: Brawa, Remshalden
- Nenngröße, Spur: H0/16,5 mm
- Katalog-Nr. 40000
- Andere Ausführungen: Motorola-Wechselstrom; DCC- und Motorola-Digital mit Sound, dito für DB-Epoche-III
- Gehäuse: Weitgehend Metall
- Fahrgestell: Metall und Kunststoff
- Spurkranzhöhen: 0,85 mm
- Kupplung: Bügelkupplung in Normschacht beidseitig
- Kleinster befahrener Radius: 360 mm
- Stromabnahme: Auf alle Räder
- Digitale Schnittstelle: NEM 652
- Beleuchtung: Fahrtrichtungsabhängig
- Kraftübertragung: Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf dritte Kuppelachse
- Schwungmasse: Eine
- Haftreifen: Zwei
- Zurüstteile: Pufferträgerdetails, Kolbenstangenschutzrohre, geschlossene Jalousie für Tender
- Unverbindliche Preisempfehlung: 269 Euro



Die Ausführung der Laternen mit den separat eingesetzten kleinen Birnchen schmeichelt dem Modellbahnerauge.



Die Detailausführung begeistert von der Schlot-Abdeckung bis zur Struktur des Riffelblechs.

Regionale Größe

N-Bahner brauchen jetzt nicht mehr auf den verbreiteten Triebwagen Desiro zu verzichten.



Sie gleichen einander wie ein Ei dem anderen: Zwillinge. Ein solches Paar rollt von Fleischmann mit dem analogen Triebwagen und dem DCC-Desiro mit Soundbaustein an.

Dabei hätte man allerdings unterschiedliche Betriebsnummern aufdrucken können, ist doch wie beim Vorbild die Verbindung mehrerer Triebwagen möglich. Dann muss man allerdings aus Funktionsgründen auf den vorderen Teil der Schürze verzichten. Wenn man bei der Sound-Variante durch die Seitenscheiben des angetriebenen Teiles schaut, entdeckt man den Decoder. Trotzdem darf man die Unterbringung getrost als unauffällig bezeichnen.

Viel auffälliger geriet da die aufwendige Bedruckung. Sogar die Piktogramme auf dem Dach finden sich am Modell. Die Auspuff-Endstücke wurden als Steckteil realisiert. Bei N-Modellen von Fleischmann Standard ist die Umsetzung in der maßstäblichen Länge. Die diversen Rundungen am Zweiteiler gefallen ebenso wie die passgenau eingesetzte Verglasung. Sogar eine Führerstandseinrichtung ist angedeutet. An den Fensterlaibungen der Fahrzeug-Seitenwände fehlt aber etwas graue Farbe. Die ab 4,2 V erkennbare Spitzenbeleuchtung schimmert kaltweiß.

Die Drehgestell-Blenden weisen feine Gravuren und eine geringe Stärke auf, weshalb sie vorbildgetreu wirken.

Der Antrieb erfolgt auf die Achsen eines Enddrehgestells. Zwei Räder tragen Haftreifen. So gerüstet, bewältigt der Zweiteiler auch kräftige Steigungen bis acht Prozent. Da der analoge Triebwagen eine sechspolige Schnittstelle nach NEM 651 trägt, hat der Digital-Bahner die Wahl, ob er zum Analog-Desiro nur einen einfachen Lok-Decoder kauft oder gleich zum Modell mit Loksound-Decoder greift. Die Fahreigenschaften sind im Digitalbetrieb in beiden Fällen ausgezeichnet. Wenn man die Sound-Variante analog betreibt, verbleibt für den Fahrbetrieb nur ein eingeschränkter Regelbereich. Ab einer Spannung von



Die Verglasung und die tiefliegende Zielanzeige bestimmen die Front.

Fahrwerte	analog	analog (Sound)	DCC
V_{max}	175 km/h (12 V)	166 km/h (12 V)	248 km/h (Fs. 14)
V_{max} Vorb. (120 km/h)	bei 8,7 V	bei 11 V	Fs. 8
Auslauf aus V_{max}	37 mm	30 mm	42 mm
Anfahren	2 km/h (1,6 V)	12 km/h (8,2 V)	2 km/h (Fs. 1)
Kriechen	2 km/h (1,6 V)	3 km/h (5,6 V)	2 km/h (Fs. 1)
Zugkraft	Ausreichend, um den Triebwagen in einer Acht-Prozent-Steigung ohne Schleudern anzufahren		



Der wohlgelungene Desiro ist eine Bereicherung für den Epoche-V-Fahrzeugpark (im Bild die Variante mit Sound).

fünf Volt springen die Motoren an (wie im DCC-Betrieb übrigens nacheinander). Bei 8,2 Volt rollt der Triebwagen mit umgerechnet 12 km/h los. Die Umsetzung des Sounds geriet ansprechend. Dass der Analogbahner auf Signalhorn und Türschließ-Warnung verzichten muss, ist einsehbar, nicht aber, dass der Zug ohne Stirnbeleuchtung unterwegs ist. Wie bei Fleischmanns N-Fahrzeugen üblich, erfreut auch der Desiro durch eine angenehme Geräuschkulisse und eine vorbildgetreue Getriebeauslegung. Das dezente Brabbeln der analogen Version klingt übrigens fast wie ein Diesel-Fahrzeug. Als Analog-Bahner muss man darum nicht unbedingt zur Sound-Variante greifen. Lieber sollte man etwa 24 Euro in eine Innenbeleuchtung und einige weitere Euro in Fahrgäste investieren. Diese Zusatzausstattung kommt durch die großzügige Verglasung besonders gut zur Geltung.



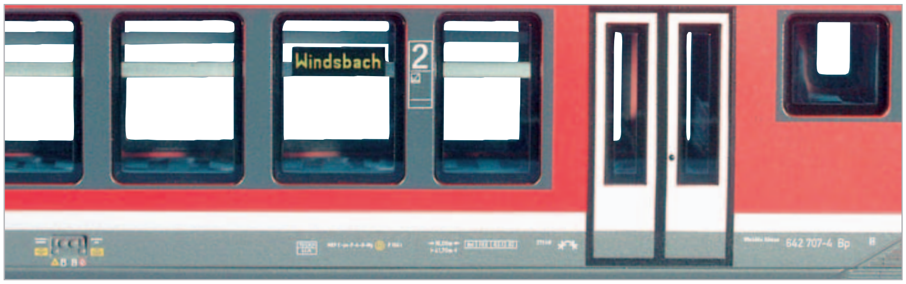
Bei der Kupplung von zwei Zügen muss man auf die vorderen Schürzenteile verzichten.

Trotz des nicht eben niedrigen Preises von 215 Euro für die analoge Version bietet der technisch und gestalterisch überzeugende Desiro ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Die Sound-Version für 349 Euro ist wegen der analog fehlenden Beleuchtung nur für DCC-Digital-Bahner empfehlenswert.

Jochen Frickel

Steckbrief

- ***Hersteller:*** Fleischmann, Nürnberg
- ***Nenngröße, Spur:*** N/9 mm
- ***Katalog-Nr.*** 7420 (analog), 77420 (DCC-Digital mit Sound)
- ***Andere Ausführungen:*** Keine
- ***Fahrgestell:*** Metall und Kunststoff
- ***Kupplung:*** Originalk.-Imitation, Normschacht mit KK liegt bei
- ***Kleinster befahrener Radius:*** 228 mm
- ***Stromabnahme:*** Über Radsatzinnenschleifer auf 12 Räder
- ***Digitale Schnittstelle:*** NEM 651
- ***Beleuchtung:*** LED, fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel Weiß/Rot
- ***Kraftübertragung:*** Vom Motor über Schnecke-/Stirnradgetriebe auf zwei Achsen eines Drehgestells
- ***Schwungmasse:*** Eine
- ***Haftreifen:*** Zwei
- ***Zurüstteile:*** Keine
- ***Unverbindliche Preisempfehlung:*** 215 Euro (analog), 349 Euro (digital mit Sound)



Die mehrfarbige Bedruckung und vielfältige Piktogramme kennzeichnen moderne Triebfahrzeuge.



Beim Dachbereich gefallen die scharfkantigen Gravuren.

Teil 2

LICHT IM STAND

Der neue Lokschuppen „Havelberg“ von Auhagen erhält Inneneinrichtung nebst Beleuchtung und wird damit deutlich aufgewertet.

Benötigte Bauteile und Materialien

- **Untersuchungsgrube Auhagen Art.-Nr. 41 612**
- **Mikrolämpchen Weinert Art.-Nr. 2110 oder Busch Art.-Nr. 4298**
- **Tiefstrahler Weinert Lampenschirm Ersatzteil**
- **Bodenplatte Holz Auhagen oder Brawa**
- **Vierkantprofil 1,5 mm (z. B. Evergreen)**
- **Polystyrolplatten 1 mm**

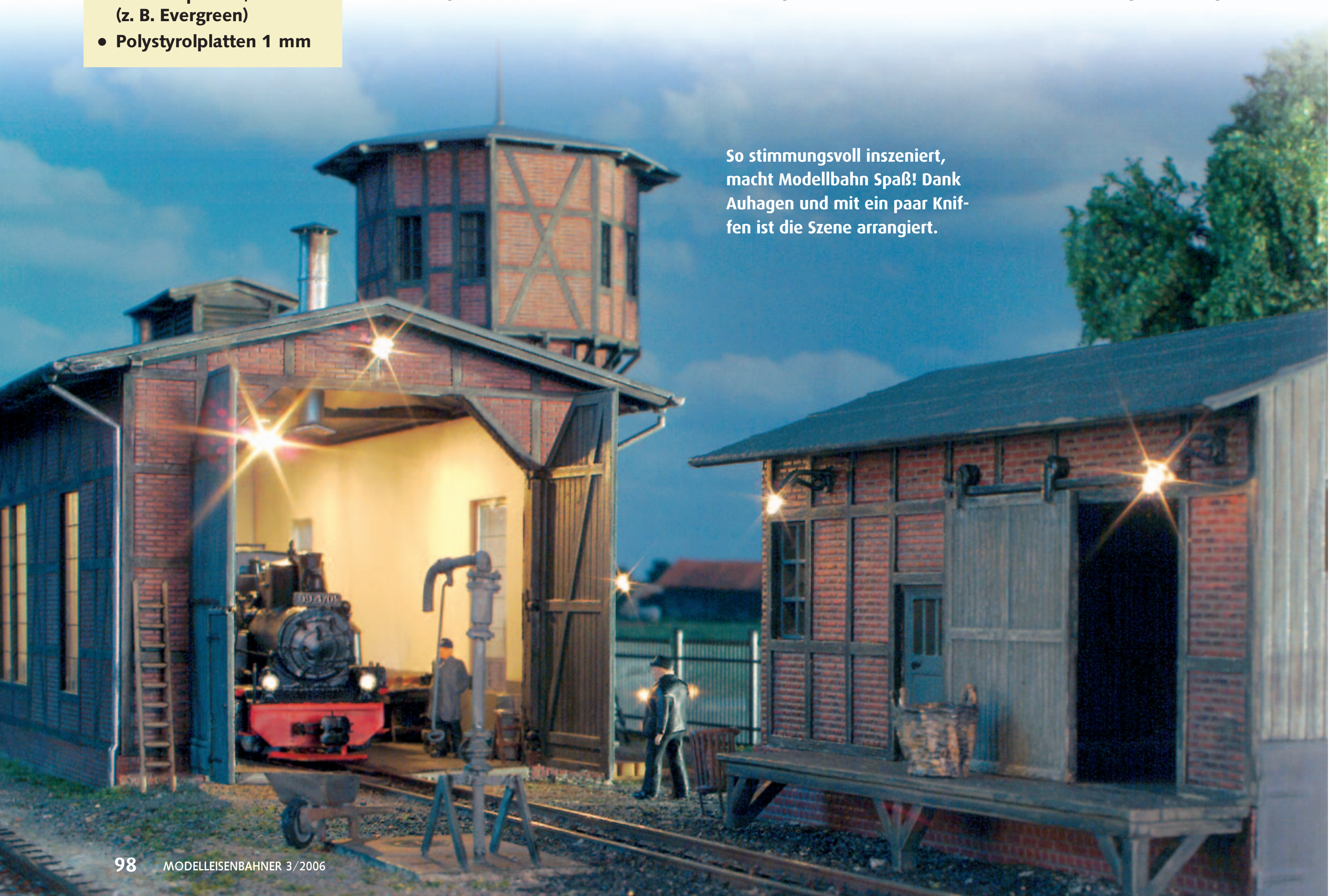
Der Lokschuppen „Havelberg“ von Auhagen ist aufgrund des großen Tores und der großen, filigranen Fenster prädestiniert für den Einbau einer Inneneinrichtung nebst Untersuchungsgrube und Beleuchtung. Allerdings sind für unseren Beitrag einige Änderungen nötig, da im Lokschuppen ein H0e-Schmalspurgleis verlegt werden soll. Die Grube wird der Gleisbreite entsprechend schmaler geschnitten und neu zusammengeklebt. Der Schnitt der Treppe erfolgt am besten mit einer kleinen Tischkreissäge.

Der Einbau gestaltet sich einfach: Nach dem Anzeichnen der vorgesehenen Position wird mit der Stichsäge eine passende Öffnung in die Bodenplatte gesägt. Nach dem Bearbeiten der Kanten kann die Grube mit Kontaktkleber eingesetzt werden.

Häufig erhielten kleine Lokschuppen Böden aus Holzbrettern: Öl wurde vom Holz aufgesaugt. Im Modell sind einige Feinheiten zu beachten, die später den Bahnbetrieb vereinfachen: Legt man den Bretterboden genau auf Höhe der Gleisoberkante, wird es schwierig, die Gleise zu reinigen, ohne den Boden zu beschädigen. Statt dessen setzt man den Bretterboden ein wenig unterhalb der Gleisoberkante ein.

Man kann sich mit einem Trick helfen: Zirka fünf Millimeter vor den Schienen wird die Bodenplatte von oben vorsichtig mit Hilfe eines Cutters und eines Lineals geritzt, sodass der 5mm breite Streifen leicht abgeknickt werden kann. Um den Boden plan einzusetzen, ist es ratsam, die untere Kante des abgeknickten Streifens abzuschaben, da je nach Materialdicke der Bretterplatte die Kante auf zu hohe Schienennägel aufsetzten kann, die Kante also nicht unterhalb des Schienenkopfes zum Liegen kommt.

Die Ausstattung kann mittels Innenbeleuchtung sichtbar ge-



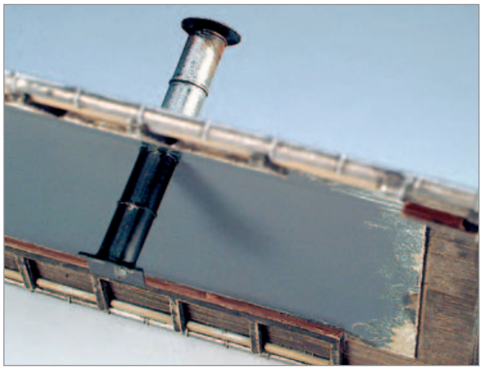
So stimmungsvoll inszeniert, macht Modellbahn Spaß! Dank Auhagen und mit ein paar Kniffen ist die Szene arrangiert.



Die Untersuchungsgrube von Auhagen muss für das hier verwendete Schmalspurgleis von neun Millimetern Spurweite angepasst werden.



An den Querbalken werden die Mikrolämpchen befestigt. Die Litzen sind vom Tor aus gesehen hinter den Balken.



Zur Innenausstattung gehört ein Rauchabzug im Dach. Dieser wurde mit dem zweiten Spritzteil verlängert, das sonst übrig bleibt.



Der selbst gebastelte Holzboden und Werkstattinventar diverser Modellhersteller vervollständigen die Schuppen-Inneneinrichtung.

macht werden. Die Litzen für die Glühlämpchen werden an den Mauern hoch gelegt. Durch das Verkleiden der Innenwände werden die Kabel kaschiert. Die Wände des Lokschuppens werden durch die Innenverkleidung aufgedickt, was den Mauern in den Fensteröffnungen eine realistische Stärke verleiht.

Die erste, einen Millimeter starke Plattenschicht kann aus mehreren Teilen zusammengesetzt werden, sie wird hinterher verdeckt. Sie dient als Aufdickung der Aussenwand, um auf Fensterscheibenstärke zu gelangen, und erhält bereits die Fugen, in denen die Litzen eingeklebt werden. Die Litzen sollte man lang genug bemessen.

Die Beleuchtung soll aus zwei Tiefstrahlern bestehen, es werden insgesamt vier Litzen gebraucht, pro Mauerseite zwei.

Darüber kommt die zweite Platte, die in einem Stück die ganze Wand abdeckt und deren Fensteröffnungen besonders sorgfältig ausgeschnitten werden sollten. Dabei ist es empfehlenswert, alle Platten einige Millimeter unterhalb der Mauerkrone enden zu lassen. Dadurch kann man sich die mühselige Arbeit ersparen, die Aussparungen für die Dachbalken in den Platten mit einer kleinen Feile nachzubilden.

Für die Tiefstrahler werden zwei Balken eingebaut, so dass beide Lichtquellen genau in der Mitte des Raumes positioniert werden können. An den Balken entlang werden die Litzen geführt und mit den Drahtenden der Mikrolämpchen verlötet.

Nach unten werden die Litzen durch Löcher in der Bodenplatte weitergeführt. Daher liegt es nahe, das Gebäude auch an seinem Platz zu fixieren. Um bei Bedarf ins Innere zu kommen, ist das Dach abnehmbar gehalten.

Bei der Fertigstellung der Stromversorgung der Mikrolämpchen sollte ein Vorwiderstand eingebaut werden. Ohne diesen Widerstand ist den Lämpchen nur ein sehr kurzes Leben mit blitzartigem Ende beschieden.

Markus Tiedtke/hb

Licht im Dunkel

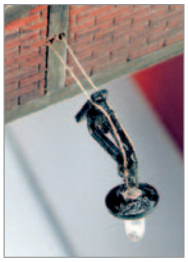
Zur Ausgestaltung seines neuen Gebäudemodells hat Auhagen einen Spritzling mit Lampenhaltern beigelegt. Diese eignen sich bestens, um eine funktionierende Beleuchtung einzubauen. Dazu werden Mikrolampen von Weinert gebraucht.

Nach dem Kürzen des Lampenhalters werden am Lampensockel rechts und links neben dem oberen Tragarm zwei Kerben eingeschnitten, sie dienen der Verlegung der Lampendrähte. Die Lampe wird nun an der Spitze des Tragarms mit Sekundenkleber befestigt, so dass die Drähte an beiden Seiten entlang und durch die Kerben geführt werden. Jetzt fehlt nur noch der Lampenschirm, durch den ein Loch in passender Größe gebohrt wird, um ihn dann auf die Mikrolampe aufzustecken.

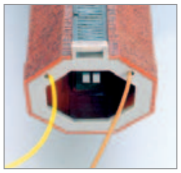
Nun kann die Lampe am Gebäude angebracht werden. Dazu wird ein Loch in der Wand benötigt mit einem Durchmesser von 0,4 bis 0,5 mm. Nach dem Durchstecken der Drähte und dem Ankleben der Lampe kann man sich nun den Lötarbeiten im Gebäudeinneren zuwenden.



Durch den Anbau eines Mikrolämpchens wird aus der Lampenattrappe eine funktionierende Lichtquelle.



Durch die zwei feinen Löcher in der Wand werden die Lampendrähte gesteckt und auf der Rückseite mit den Litzen verlötet.



Die Litzen werden durch in die Standfläche gebohrte Löcher sauber in die Bodenplatte geführt und dort an die Stromversorgung angeschlossen.

Zwischen Stausee und Steinbruch

Auf gekonnte Weise hat der Modelleisenbahnclub von St. Ingbert im Saarland die Wendemodul-Problematik gelöst. Seine H0-Anlage mit Dreileitergleis wird ständig erweitert.

Viele Heim- und Clubanlagen werden nach dem sogenannten Hundeknochenprinzip betrieben: Zwischen Wendeschleifen, die beide Enden eines gequetschten Gleisovals markieren, kann eine lange zweigleisige Strecke nachgebildet werden. Betrieblich ist es am einfachsten, wenn das verformte Oval in nur einer Richtung befahren wird. In diesem Fall entsteht auf der Langstrecke der Eindruck echten Richtungsfahrbetriebs. Werden die Knochenenden mit Ausweich- und Abstellgleisen versehen, ist mit einfachen Mitteln ein Zugbetrieb mit viel Abwechslung möglich.

Wie in der Musik die Goldberg-Variationen über ein Thema von Johann Sebastian Bach, liefert der Modelleisenbahnclub St. Ingbert aus dem Saarland mit seinen Variationen über das Hundeknochenprinzip den Beweis, dass ein ursprüngliches Thema immer neu entdeckt werden kann. Während es viele Modellbahnfreunde damit versuchen, den Eindruck von Kehrteilen zu kaschieren, setzen die Saarländer auf die entgegengesetzte Philosophie: Mit einem Steinbruch auf dem einen, einem Wasserkraftwerk nebst Staumauer und angedeutetem Stausee auf dem anderen End- respektive Wendemodul werden die optischen Kracher platziert.

Dass die Anlage dennoch nicht wie ein Rummelplatz wirkt, ist zweierlei zu danken: Zum einen stimmen die Proportionen auf den Endmodulen. Weder der Steinbruch (siehe Foto auf der rechten Seite) noch Stausee und Staumauer wirken spielzeughaft verkleinert oder in die Modelllandschaft hineingepresst. Zum anderen wurden die Streckenmodule quasi als Gegenpol zwar detailliert, aber nicht überladen gestaltet; man wird erfreut und nicht erschlagen. →



Dem ländlichen Leben abgeschaut sind solche Szenen: Heuballen werden eingelagert, hinten spielt der Bub auf dem Hof.



Perfektion trotz Größe: Ein Steinbruch im Saarland stand Pate für die beeindruckende Gestaltung dieses Kehrschleifenmoduls.



Es ist wie bei mancher großen Erfindung: Das Einfache, auf das man aber erst mal kommen muss. Seit 1995 bauen die etwa 25 Mitglieder an ihrer nunmehr dritten Clubanlage.

Der MEC St. Ingbert wurde am 30. Oktober 1986 gegründet. Dieter Staub war „von der Pike auf dabei“, wie er erzählt: „Am Anfang ergriff ein Händler die Initiative , der 1985, zur 150-Jahr-Feier deutscher Eisenbahnen, etwas in die Wege leiten wollte. Erst war es ein Stammtisch, doch wir haben schnell genug Interessierte zusammen bekommen. Wichtig war uns, dass wir Eindrücke umsetzen, ohne an Vorbildern zu kleben. Bei Serrig zum Beispiel gibt es tatsächlich einen Steinbruch, der uns als Anregung für unser Modell diente. Wir haben aber nur zitiert und keine maßstäblich exakte Umsetzung gebaut.“

Das Konzept geht auf. Die St. Ingberter, die die vorgestellte

Staumauer mit Aussicht: In wuchtiges Modell-Massiv verschwindet die in Personezugdienste abgedrängte DB-110.

Streuobstwiesen verschiedener Pflanzjahre wollen gehegt und gepflegt werden, auch wenn es nur H0-Winzlinge sind.

Das Motto: Eindrücke umsetzen



Anlagensteckbrief

- ***Anlagentyp:*** H0-Clubanlage in Modulbauweise
- ***Modulgröße:*** 108 x 80 cm
- ***Gesamtlänge aller Module:*** Zirka 25 Meter
- ***Erbauer:*** Modelleisenbahnclub St. Ingbert e.V.
- ***Bauzeit:*** Seit 1995
- ***System:*** Dreileiter-Wechselstrom
- ***Gleislänge:*** Rund 200 Meter
- ***Gleismaterial:*** Märklin-K-Gleis
- ***Rollendes Material:*** Verschiedene Hersteller, Frisuren
- ***Betrieb:*** Analog, mit Gleisbildstellwerk
- ***Anlagenthema:*** Zweigleisige Hauptbahn, Anschlüsse
- ***Epoche:*** Ab Epoche III
- ***Vorbild:*** Kein Konkretes



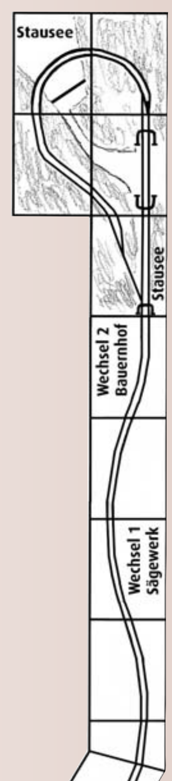
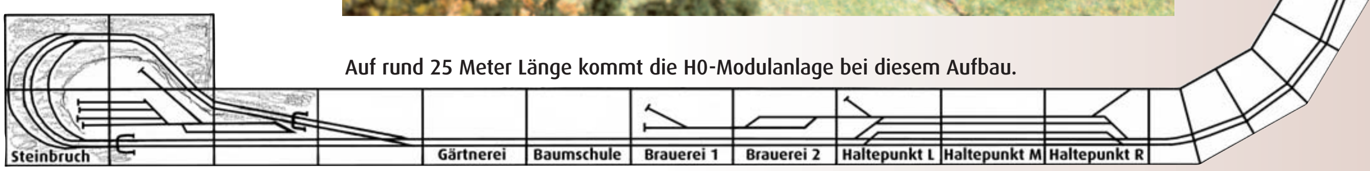
Ein Posthof? Von wegen: Süffiges Bier ist es, dass hier verladen wird; die Brauerei hat einen eigenen Gleisanschluss.



Begegnung der Zeiten: Ab Epoche III ist alles erlaubt, solange die Garnituren in sich epochenrein gebildet werden.

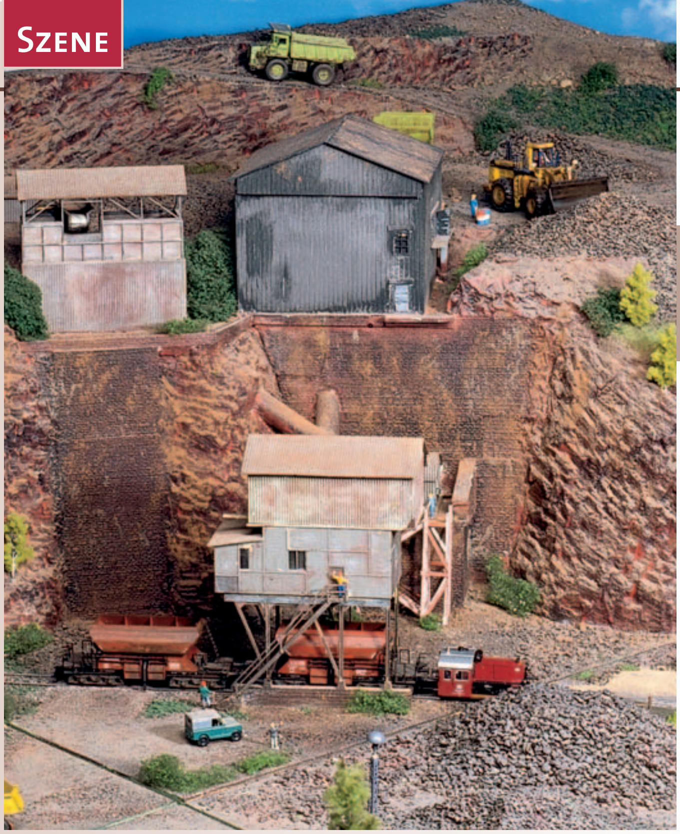
Anlage mit Märklin-K-Gleisen ausgestattet haben, bauen auch eine H0-Anlage mit Zweileitergleisen. Ein Turmbahnhof soll beide räumlich verknüpfen, ein Segment davon wurde mit aufgebaut (siehe Seite 105), diente hier aber nur der Dekoration, ohne Fahrbetrieb.

Der Club hat den großen Vorzug, die Anlage in eigenen Räumen aufstellen zu können. Ende 1987 schon fand der Verein ein passendes Domizil. Ursprünglich sollten übrigens Zwei- und Dreileitergleise auf einer gemeinsamen Modulanlage gebaut werden, doch führten nur schwer zu beherrschende Probleme der Steuerung zu der jetzt erprobten Lösung. Gebaut und gefahren wird übrigens nicht nur im Maßstab 1:87: Als immer mehr Nachwuchsmitglieder ihre Wünsche in Richtung N arti- →

Zeichnung: A. Klein/D. Staub

Auf rund 25 Meter Länge kommt die H0-Modulanlage bei diesem Aufbau.



Noch einmal der Steinbruch: Es beeindrucken die realistischen, vom Gesteinsstaub gezeichneten Gebäude und Maschinen.

kulierten, beschloss man 1993, eine Modulanlage im Maßstab 1:160 aufzubauen. Sie wurde 1996 das erste Mal gezeigt.

Auch wenn das gut klingt, so kennt der MEC St. Ingbert doch auch das Klagelied aller Modellbahnvereine: Wo bleibt der Nachwuchs? Denn auch die N-Anlage ist über zehn Jahre alt, und den aktiven Kern der eingangs zitierten etwa 25 Mitglieder bilden acht bis zehn Leute.

So bleibt auch diesem MEC nur, auf möglichst jeder Ausstellung auf sich aufmerksam zu machen. Die hier gezeigten Einblicke sollen demonstrieren, dass das durchaus lohnenswert ist. Im Zwei-Jahres-Rhythmus wird die Anlage in der Rohrbachhalle (Stadtteil St. Ingbert-Rohrbach) gezeigt. Außerdem war der Club unter anderen auf der Intermodellbau Dortmund, der Faszination Modellbau Sinsheim, der Modell & Hobby Leipzig sowie auf der Modellbau Bodensee in Friedrichshafen präsent.

Gebaut wird übrigens nach einer eigenen Modulnorm. Die Modulgrundmaße betragen 108 mal 80 Zentimeter. Der Gleisplan auf Seite 103 zeigt eine mögliche Aufbauvariante; so war die Anlage unter anderem Ende 2004 auf der Modellbau Bodensee zu sehen.

Bei den Epochen nimmt man es auch nicht streng: „Eingesetzt werden Fahrzeuge ab Epoche III. Die Garnituren fahren möglichst epochenrein, aber auf der ganzen Anlage ist auch hier Abwechslung erlaubt“, sagt Dieter Staub.

Die Steuerung der Anlage erfolgt übrigens immer noch analog, doch ist mit der Erweiterung auch die Digitalisierung ins Auge gefasst. Ein selbst gebautes Gleisbildstellpult leistet derzeit wertvolle Unterstützung. Die Oberleitung stammt

von Viessmann und ist so installiert, dass nur an den Modulübergängen die Fahrleitung ausgehängt werden muss. Dennoch dauert der Aufbau der Anlage nicht länger als zwei Stunden.

Es lohnt sich übrigens, an den beiden Enden noch einmal zu verweilen: Unter dem Gelände des Steinbruches ist ein viergleisiger Schattenbahnhof angeordnet. Kleine Öffnungen sorgen dafür, dass im Falle einer Betriebsstörung eingegriffen werden kann. Im Steinbruch selbst kann dargestellt werden, wie ein bis zwei Wagen, die unter den Bunker passen, beladen werden. Der Rangierbetrieb selbst stillt allzu großes Spielverlangen.

Am anderen Ende ist aus Teilen von Pola-Bausätzen und eigenen Mitteln das Ensemble aus Staumauer, Stausee, Kraftwerk und Landschaft gestaltet.

Frei nach Osnabrück: Über dem Segment „Haltepunkt M" wurde ein Segment der Gleichstromanlage zur Dekoration angebracht.



Fotos (8): Frickel

Mit nur zwei Gleisen, aber um so pfiffiger ist dessen Abstellbereich ausgestattet. Besser sollte man sagen: Zugwechselbereich, denn der jeweils einfahrende Zug löst die Ausfahrt des wartenden Zuges aus!

Außer den Zwischenmodulen mit den Standardmaßen gibt es mehrere Schwenkmodule und Kreissegmente, die einen an verschiedene Räumlichkeiten angepassten Aufbau ermöglichen.

„Wir treffen uns jeden Dienstag und Donnerstag in unserem Clubheim in der Annastraße 14", lässt Dieter Staub etwaige Interessenten wissen. „Außerdem haben wir auch eine Homepage: www.mec-igb.de." Die kann in der Tat empfohlen werden (siehe auch unser Internettipp auf Seite 38).

Und trotz Nachwuchsproblemen gilt auch für St. Ingberts MEC : Eine richtige Anlage wird nie fertig! *Henning Bösherz*

MODELLBAHN AKTUELL

LANGMESSER ▸ *Ländliche Werkstatt in H0*



Das Resin-Bausatz-Sortiment von Langmesser ergänzt ein als Schmiede errichtetes Gebäude, das später als Werkstatt genutzt wurde. Info: Langmesser-Modellwelt, Am Schronhof 11, 47877 Willich, Tel. (02156)109389, Fax (02156)109391, Internet: www.langmesser-modellwelt.de.

UHLENBROCK ▸ *Software Loco-Net-Tool*

Zur bequemen Programmierung von Lissy-Empfängern und anderer Loco-Net-Module am PC hat Uhlenbrock die Software Loco-Net-Tool 1.0 entwickelt. Zur Arbeit muss der PC mit der Intellibox, Fleischmanns Twin-Center oder Pikos Power-Box verbunden sein.

IBT ▸ *Drehgestell für Märklin-I-Kesselwagen*

Für den vierachsigen Einheitskesselwagen von Märklin in Spur I bietet Michael Schulz einen Umrüstsatz, bestehend aus zwei Drehgestellen mit korrektem Achsstand und zwei Rahmenkopfstücken ohne Aussparung und einem Beschriftungssatz, an. Trotz des Verzichts auf die Aussparungen im Rahmen bewältigt der Vierachser den 1000-mm-Radius. Info: IBT-Schulz-Modellbahnen, Am Goldmannpark 10, 12587 Berlin, Tel.: (030)56700837, Fax (030)5660629, Internet: www.ibt-schulzmodellbahnen.de.



WEINERT ▸ *DR-Kohlenstaub-44 in H0*



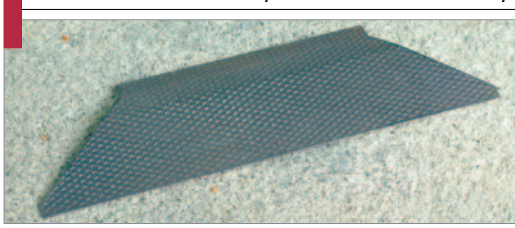
Als Komplett-Bausatz bietet Weinert die Kohlenstaub-44 (Bild) der DR an. Wie vom Kleinserien-Spezialisten gewohnt, wird das Modell wahlweise mit Rp-25- oder NEM-Radsätzen geliefert. Die Meterspur-Lok 99 7222 offeriert Weinert als geschweißte Ausführung für H0m und H0e, wobei jeweils zwei unterschiedliche Motoren zur Wahl stehen. Als Wiederauflage wird der Komplett-Bausatz der 99 6001 für H0m und H0e gefertigt. Nutzfahrzeug-Freunde dürfen sich auf die Büssing-NAG-Typen 500 und 5000 S als Kipper sowie einen Lanz-Halbdiesel-Schlepper mit Mähwerk und einen Lanz-Eilbulldog mit Verdeck freuen.

FALLER ▸ *Premium-Linde in H0*

Auch die Modellbahnwelt braucht ihre grüne Lunge. Die Gütenbacher wollen ihr Teil dazu beitragen und zogen daher in ihrer Premium-Schonung eine Linde in H0 (Bild) sowie zwei Fichten für H0 und TT heran.



ASOA ▸ *Überfahrplatten und Betonprellbock in I*



Der Münchner Kleinserienhersteller verzichtet in diesem Jahr auf Nürnberger Präsenz, liefert dafür kleine und feine Neuheiten sofort. Im Maßstab 1:32 sind Überfahrplatten (Bild) erhältlich, wie sie zum Höhenausgleich an Güterschuppen oder Laderampen Verwendung finden. Desweiteren erscheint ein eckiger Betonprellbock als Wiederauflage. Angekündigt ist eine Dezimalwaage im selben Maßstab, die im Herbst zur Auslieferung kommen soll. Info: ASOA, Klaus Holl, Postfach 440140, 80750 München, www.asoa.de.

US-Corner

Passend zur E-Lok GG-1 und natürlich zu anderen Fahrzeugen der Pennsylvania Railroad fertigt Märklin das H0-Modell eines stählernen Güterzug-Begleitwagens (Bild 1). Als Trix-Modell bietet sich der Caboose auch als idealer Begleiter für die beim Vorbild ab 1963 gebaute GP 35 (Bild 2 li.) der Pennsy an, die als H0-Modell von Athearn in der Ready-to-Roll-Produktlinie erscheint. Die GP 35 hat in der aktuellen Auflage eine achtpolige Digital-Schnittstelle an Bord. Für die Seaboard Air Line rollte in den 50er- und frühen 60er-Jahren ein 40 Fuß langer Double Door Box Car (Bild 2re.). Auf einem modernen Flat-Car von OTTX finden sich zwei alte Ford-Stake-Trucks (Bild 2 vorne). Im Genesis-Sortiment findet sich jetzt ein besonders fein detaillierter Covered Hopper der Consolidated Grain and Barge Co (Bild 2 hinten). Auch N-Bahner gehen nicht leer aus. Voll beladen mit Kohle präsentieren sich fünf Three Bay Coal Hoppers der Bahngesellschaft Chessie System (Bild 3 hinten), die aus der Chesapeake & Ohio und der Baltimore & Ohio hervorging. Seit vielen Jahren zuverlässig im Einsatz stehen die EMD SD 75 M (Bild 3 vorne li.) der Santa Fe, von denen einige den klassischen War-Bonnet-Lack tragen. Das N-Modell wird auf allen Achsen angetrieben. Oldtimer-Freunde können einen Mechanical Reefer der Gesellschaft California Fruit Express (Bild 3 vorne re.) einstellen.

1



2



3



MÄRKLIN ▸ *Schürzenwagen in I*

Mit dem seinerzeit hochmodernen Schnellzug-Schürzenwagen zweiter und dritter Klasse, BC4ü-39 (Bild hinten), der DRG setzten die Göppinger ein elegantes Vorbild der Epoche II als Modell der Nenngröße I auf die Königsspur. Zwar in H0, aber buchstäblich kaiserlich, präsentiert sich der Salonwagen (Bild vorne) Auguste Victorias, der Gemahlin des deutschen Kaisers Wilhelm II., aus dem Jahre 1901. Dem Feuer zur Wehr, auch in H0: Der Schwerlast-Flachwagen SSym 46, beladen mit einem MAN-Pritschen-Plane-Lkw der Berufsfeuerwehr, ist der Bundesbahn-Epoche III zuzordnen. Das Vorbild des aus einem Wannentender umgebauten Löschwagens der Bahnfeuerwehr Offenburg war noch in der Epoche V im Einsatz, der modernere Löschwagen auf dem Rangierbahnhof Hamburg-Maschen spiegelt die letzten DB AG-Einsatzjahre vor Auflösung der Bahnfeuerwehren wieder. Im Maßstab 1:220 rollen die Bundesbahn-581436 und ihre Länderbahn-Ursprungsversion G12 als Württemberger 1922 auf die Z-Gleise.



IMMODELL ▸ *H0-W50-Bus*



In der Land- und Bauwirtschaft, aber auch als NVA-Militärversion gab es W50-Laster als Personenfahrzeug mit Kofferaufbau. IMModell aus Chemnitz bietet ein H0-Kleinserienmodell an. Der aus Messing gefertigte Aufbau hat eine Inneneinrichtung, angesetzte Türklinken und abgesetzte dunkle Fenstergummis. Rückspiegel und Kennzeichen für DDR-Bezirke liegen zur Zurüstung bei. Info: IMModell, Ulrich Haselhuhn, Gaußstr. 33, 09117 Chemnitz, www.immodell.de.

MODELLBAHN AKTUELL

FLEISCHMANN ▸ *Gruppe-36-Wagen in N*



Die N-Eilzugwagen haben im Gegensatz zu den in die Probefahrt genommenen H0-Typen (siehe Seite 86) die geschweißten Gruppe-36-Wagen der DB zum Vorbild. Ebenfalls in die Epoche III gehört der zweiachsige Chlor-Kesselwagen der DB. Für H0-DCC-Digital liefern die Nürnberger die 76 als Sound-Lokomotive mit ESU-Loksound-Decoder aus.

FRIHO ▸ *Kastenlokomotive in H0*

Die Ed 3/3 Nr. 5 der HWB (Huttwil-Wolhusen-Bahn) ist als Fertigmodell für Gleich- und Wechselstrom erhältlich. Der mit Feingussteilen bestückte Aufbau besteht aus geätztem Neusilber und ist natürlich lackiert und beschriftet. Für H0m-Bahner mit Vorliebe für die Montreux-Berner Oberlandbahn (MOB) bietet Friho den teilweise aus Messing gefertigten Flachwagen X 13 mit Beladung an. Info: Friho Modellbahnen, Rawilstr. 10, CH-3775 Lenk, Tel. (0041)337331071, Internet: www.friholenk.ch.

BRAWA ▸ *Tiefladewagen SSm in H0*



Den vierachsigen Tiefladewagen SSm stellt Brawa in einer fein detaillierten Epoche-I-Ausführung und als Epoche-III-Kohlensäure-Wagen (Bild hinten) der Firma Rommenhöller vor. N-Bahner bedenken die Remshaldener mit einem Flachwagen Samm in DR-Epoche-IV-Ausführung (Bild vorne), der eine Röhrenladung trägt.

WIKING ▸ *Kaelble-Muldenkipper in H0*

Einen kraftvollen H0-Auftritt liefert der Kaelble-Muldenkipper KDV 22 E (Bild), dessen Vorbild in den frühen 60er-Jahren für Aufsehen auf Großbaustellen sorgte. In dieselbe Zeit gehören die Ulmer Magirus-Eckhauber, die nun als Getränketransporter der Herforder Bierbrauerei und als Feuerwehr-Mehrzweckfahrzeug neue H0-Einsatzgebiete gefunden haben. Die langjährige Verbundenheit Wikings mit der Braunschweiger Spedition Wandt schlägt sich im Rahmen der Modellpflege in dem MAN TGA XXL als Gardinenplanen-Sattelzug nieder. Der österreichische Steyr-Kofferaufliegerzug wirbt für die bekannten Manner-Schnitten. In der Baugröße N sind zwei Lkw-Oldtimer von Mercedes-Benz, Typ L2500, (Bild) einsatzbereit.



REVELL ▸ *Acryl-Farben*

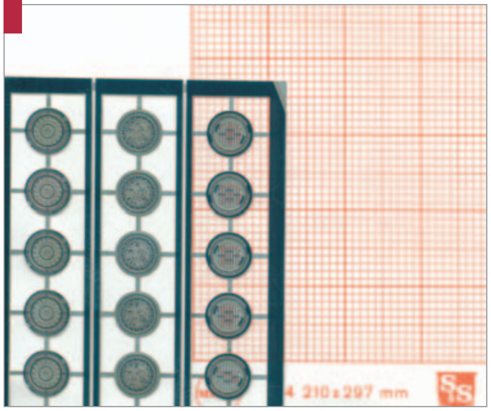


Mit neuen hochdeckenden Acryl-Farben in handlichen Nachfüllboxen (Bild) versorgen die Ostwestfalen die Modellbau-Gemeinde. Für die kompakten Behälter gibt es auch einen praktischen Bevorratungsständer (Bild).

GASSNER ▸ *Kühlergitter für H0-V20 und -V36*

Unter der Artikelnummer V291 offeriert Gaßner die ursprüngliche Ausführung des Kühlergitter-Rostes mit vertikalen Stäben für die Epoche-IIIa-Ausführungen der Dieselloks V20 und V36 (Bild Epoche II) von DB und DR. Für Epoche-III-Kesselwagen sind Schiebebilder-Sätze verschiedener Einsteller erhältlich. Info: Gaßner Beschriftungen, Jägerstr. 24, 82024 Taufkirchen, Internet: www.gassner-beschriftungen.de.

GEHRMANN ▸ *Kanaldeckel in N*



N-Kanalarbeiter haben nun die Möglichkeit, anhand der neuen Kanaldeckel ihren Arbeitsplatz auch ausfindig zu machen. Die aus 0,2 mm starkem Messing geätzten Bauteile werden im Dreier-Set mit je fünf Exemplaren pro Muster angeboten. Info: Gerd Gehrmann, Alex-Devries-Str. 4, 47589 Uedem, Tel. (02825)100420.

I.S. MODELLBAU ▸ *Dach für V65 in H0*



Diverse Privatbahn-V65 (beispielsweise die der Bentheimer Eisenbahn) weisen eine von der DB-Ausführung abweichende Dachform auf. Ein korrektes H0-Dach aus unlackiertem Messing ist nun von I. S. Modellbau für die Roco-V65 der BE erhältlich. Info: I. S. Modellbau, Bernd Schumacher, Hagener Str. 290 a, 57223 Kreuztal, Tel. (02732)86647, E-Mail: Webmaster@IS-Modellbau.de.

BEMO ▸ *RhB-Packwagen D4062 in H0m*



Zum Einsatz im „Alpine Classic Pullman Express“ lackierte die RhB den Packwagen D 4062 entsprechend um. Bemo produziert jetzt das entsprechende Modell.

MODELLBAHN AKTUELL

HERPA ▸ *Feuerwehr-Drehleiter in H0*

Den Fuhrpark der Freiwilligen Feuerwehr Naila ergänzt ein Mercedes Atego DLK 23/12 mit Metz-Drehleiter. Letztere lässt sich mit einem beiliegenden Korb bestücken und ausfahren.



ROCO ▸ *Grüne Ae 4/4 der BLS in H0*



Die klassische E-Lok Ae 4/4 der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS) rollt nun auch im grünen Epoche-III-Farbkleid auf die H0-Anlagen.

REAL-MODELL ▸ *Vomag-Schienenbus in 1 : 87*

Mit dem Handarbeit-Messingmodell eines Vomag-Schienenbusses der Eckernförder Kreisbahn (Bild) steigt Joachim Jüchser nun verstärkt in den Schienenfahrzeugmarkt ein. Das vierfarbig lackierte Modell mit Inneneinrichtung treibt ein Maxxon-Motor an. Die Stromabnahme erfolgt über alle sechs Räder. Der vorbildgerecht auf H0m-Gleisen einzusetzende Benzol-Triebwagen wird auch in einer H0e-Variante angeboten. Info: Real-Modell Joachim Jüchser, Kloster 8, 25585 Lütjenwestedt, Tel. (04872)2221, Internet: www.real-modell.de.



PREISER ▸ *Plakatkleber in II*



Die Rothenburger Kleinkunst-Werkstätten sorgen für weitere stimmungsvolle Gartenbahnszenen: Der Plakatkleber (Bild), das Pärchen in stürmischer Wiedersehensfreude (Bild) und die reisewilligen Frauen mit Stock und Gepäck (Bild) sind ebenso wie das Set „Baden verboten" im Maßstab 1 : 22,5 ausgeführt.

VK ▸ *Verkaufswagen in H0*

Den einachsigen H0-Verkaufsanhänger nach Vorbildern aus den 60er-Jahren gibt´s nun auch als Bausatz. Lieferbar sind neutrale Ausführungen in Weiß und Beige. Weitere Fertigversionen bereichern als Fleischwaren- und Lebkuchen-Verkaufswagen den Modell-Wochenmarkt. Der Vertrieb erfolgt über den Fachhandel. Info: Veit Kornberger Modellbahnzubehör, Bellscheider Weg 33, 40883 Ratingen, Tel. (02102)66921, Fax (02102)66922, Internet: www.vkmodelle.de.

HAPO ▸ *20-Meter-Drehscheibe in H0*



Für Feldbahnen entwickelte O&K das Vorbild des geschlossenen Güterwagens. Die Basis bilden zwei zweiachsige Feldbahn-Fahrgestelle. Die Türen des komplett aus Messing hergestellten Modells sind beweglich. Die 20-Meter-Drehscheibe (Bild) in H0 weist eine Bühnenlänge von 22 cm auf und ist für die Epochen I und II verwendbar. Die Bühne wird durch einen innenliegenden Motor angetrieben und ist für Gleich- und Wechselstrom-Betrieb sowie für 2,1 oder 2,5 mm hohe Schienenprofile lieferbar. Info: H. Poitner, Bachfeldstr. 4, 86899 Landberg, Tel. (08246)1552, Fax (08246)1431.

TRIX ▸ *Preußische T3 in H0*

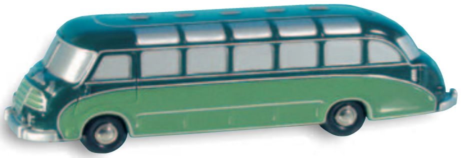


Nachdem Willi Ade mit seiner T3 für Trix in den 60er-Jahren Maßstäbe gesetzt hatte, wurde mit Spannung die jetzige Neuentwicklung erwartet: Die 89 7314 (Bild) ist ohne Zweifel ein schön anzuschauendes H0-Modell in der Epoche-III-Version. Der C-Kuppler aus Metalldruckguss mit Motor im Kessel verfügt über eine 21-polige Schnittstelle, wird auf allen drei Achsen angetrieben und ist mit LED-Beleuchtung ausgestattet. Passend zum H0-Schwerpunktthema Weinbau wird der Epoche-I-Fuhrpark des „Fürstlich Castell'schen Domänenamts" mit dem Weinfasswaggon und einem Set, bestehend aus offenem Güterwaggon Omk und Lkw-Oldtimer von Roskopf/Wiking, bereichert. Über einen Decoder mit automatischer Systemerkennung – DCC, Selectrix, Trix Systems – verfügt die Minitrix-V100.20 in Epoche-III-Ausführung der Bundesbahn.

PIKO ▸ *Reko-41 und WM-Desiro in H0*

Epoche-II-Fans erfreut die DRG-89.2. Mit Epoche-IV-Anschriften rollt die Reko-41 an. Beide H0-Modelle besitzen in der Wechselstrom-Version lastgeregelte Decoder. Der Desiro der Vogtlandbahn wirbt für die Fußball-WM 2006. Das Hobby-Sortiment erhält Zuwachs durch eine E-Lok der Baureihe 185 in den Farben der Osthannoverschen Eisenbahnen AG.

SCHUCO ▸ *Piccolo-Setra-Bus S8 in H0*



Ins Piccolo-Sammlersortiment rückt der gummibereifte H0-Setra-Bus S8 (Bild). Einzug in die Edition 1:87 hält der neue Geländewagen ML von Mercedes-Benz.

RIETZE ▸ *NVA-Tanklöschfahrzeug in H0*

Unter anderen für die Dreieicher Feuerwehr und die Bundespolizei geht der Ford Transit an den H0-Start. In der IGRA-Produktlinie rollt der Tatra 148 als NVA-Tanklöschfahrzeug in den Einsatz.

MODELLBAHN AKTUELL

SPIEL UND FREIZEIT

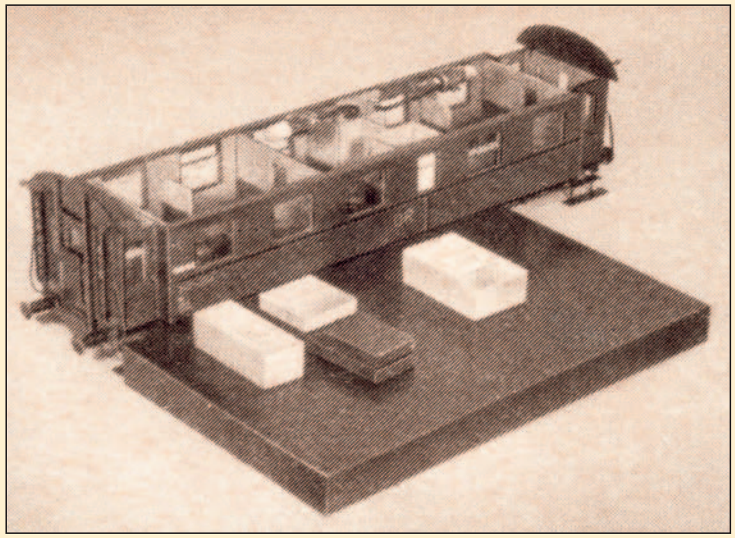
Schweickhardt expandiert

● Die Filial-Kette Spiel und Freizeit mit bundesweit 16 Spielwarengeschäften ist zahlungsunfähig. Beim Amtsgericht Crailsheim wurde das Insolvenzverfahren beantragt. Bis zum Sommer 2005 hatte das Unternehmen noch zur Nürnberger Vedes AG gehört, wurde dann aber an die Spiel und Freizeit Burger GmbH & Co. mit Sitz in Bad Mergentheim verkauft. Nach deren Angaben sei die Insolvenz durch „interne Abgrenzungsvorgänge" zwischen Vedes und Burger verursacht worden. So habe die Bank des Vedes-Konzerns die Kreditlinie gekündigt. Die negative Entwicklung des Spielwarenhandels hatte zuletzt zu Verbindlichkeiten in Millionenhöhe geführt. Von der Pleite betroffen sind bundesweit 260 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen.

Nicht betroffen von der Burger-Insolvenz ist Spielwaren-Kurtz in Stuttgart. Das Geschäft war zusammen mit den Spielwarenläden im Leonberger Leocenter und am Münchner Flughafen im Juli 2005 nicht an Burger, sondern an die Mercari AG verkauft worden. Am 15. Januar 2006 hat Schweickhardt die Kurtz-Modellbahnabteilung übernommen, wie Firmenchef Ulrich Schweickhardt bestätigte: „Die Modellbahn muss wieder in die Innenstädte, deshalb wollten wir unbedingt den Standort am Stuttgarter Markt erhalten!" Auf die Schweickhardt-Filiale in Obertürkheim habe das keine Auswirkungen: „Das ist eine andere Klientel", betonte Ulrich Schweickhardt.

Im Rückspiegel entdeckt

VOR 30 JAHREN: Beschriftung gestempelt



● **Die Beschriftung selbst- und umgebauter oder frisierter Modelle war und ist eine der heiklen Klippen vor Vollendung des gewünschten Fahrzeuges. Heute bieten Kleinserienspezialisten zum Teil auf Wunsch Beschriftungen an. Vor 30 Jahren musste sich Leser, Autor und DMV-Mitglied Joachim Schnitzer aus Kleinmachnow anders behelfen. Basis seiner Technik waren Stempel, die als normale Bürostempel in Auftrag gegeben und anschließend zerlegt wurden: Die eigentliche Schriftgruppe befestigte Schnitzer auf kleinen Holzklötzchen. Diese wurden auf eine Grundplatte gelegt, mittels Zwischenlagen erreichte man die korrekte Höhe für das zu bedruckende Fahrzeug. Schnitzer empfahl Probedrucke auf Papier vor dem Stempelvorgang am Fahrzeug selbst.**

SZENE

Neu, neu, neu! Neu?

● Ich gestehe es, dass ich alljährlich im Januar schon vor Neugierde zu platzen drohe, was uns denn die Hersteller im Februar zur Spielwarenmesse präsentieren. Nach der Rückkehr aus Nürnberg wird dann in der Redaktion fleißig analysiert, schließlich ist man ja selbst Modellbahner. Dabei stellt sich die Frage, was eigentlich eine Neuheit ist? Hier unterscheide ich zwischen dem Journalisten und dem Modellbahner Frickel. Was ersterem und seinen Kollegen an Wichtigem aufgefallen ist, finden Sie im Messebericht ab Seite 60. Der Modellbahner Frickel nimmt Neuheiten persönlich. Im vergangenen Jahr rollte als Neuheit beispielsweise eine DB-Epoche-IV-110 von Roco auf die im Entstehen begriffene Segment-Anlage. „Wie", höre ich Sie fragen, „die ist doch seit Jahren nicht mehr im Programm?" Stimmt, aber es war ein Glückstreffer, die gewünschte Ausführung der Lok ladenneu beim Händler in Baienfurt zu erwischen. In diesem Zusammenhang sei hier ausdrücklich eine Lanze für die kleinen Fachhändler gebrochen, bei denen man oft noch Modelle bekommt, die der Versandhändler schon seit Jahren nicht mehr gelistet hat. Neu auf meiner Anlage ist auch die DB-118, die ich seit etwa 15 Jahren besitze. Warum neu? Weil ich kürzlich einen Decoder installiert habe und die Lok so aus dem Dornröschen-Schlaf in der Schachtel geweckt habe. Das dritte „Triebfahrzeug" ist ein Sound-Decoder, der einer alten DR-119 einen völlig neuen Charakter verleiht. Genau wie über die Fahrzeuge freue ich mich über den Baum oder die Figurengruppe, die mir helfen, die Szenerie nach meinen Wünschen zu gestalten. Also auf zum Händler, liebe Modellbahner-Kollegen, es gibt viel Neues zu entdecken.

Jochen Frickel



Die Bandbreite und die Vielfalt der Produkte gerade für den deutschen Markt sind groß. Wir Modellbahner haben also die Wahl.

MODELLBAHN UND SCHULE

Aus für den Nachwuchs

● Tolle Ergebnisse können nicht über die bittere Nachricht hinwegtäuschen: Der Nachwuchswettbewerb „Modellbahn und Schule“ fand im vergangenen Jahr mangels finanzieller Masse der Sponsoren letztmals statt. Es war die einzige gemeinsame Aktion führender Modellbahn- und Zubehörhersteller in Deutschland. Über 620 Schüler aus neun Bundesländern beteiligten sich am finalen Wettbewerb, dessen Preisträger auf der Internationalen Modellbahnausstellung in München (3. - 6. Dezember 2005) ermittelt wurden. Unter dem Motto „Unser Bahnhof – Das Tor zur Welt“ erforschten und dokumentierten die jungen Modellbahnfans im Alter zwischen sieben und 16 Jahren erst ihren Heimatbahnhof, ehe die Bastelarbeit begann. Sieger der knapp 40 Einsendungen war der Jugendklub Astra aus Goch, der in vier von fünf Teilnahmen Erster war. Trotz bekannter Probleme der Branche wäre eine Neuauflage dieses Wettbewerbs mehr als wünschenswert!



Foto: DVSI

„Freude schöner Götterfunken“? Denkste: „Modellbahn und Schule“ gab es 2005 letztmals, hier der Siegerbeitrag aus Goch.

Z-FRIENDS EUROPE

Großveranstaltung in Geseke

● „Es ist ein erster Versuch, unter anderem auch, die Z-Börse, die bis vor wenigen Jahren in Bochum stattfand, wiederzubeleben!“ Hermann Becker, engagiertes Mitglied der Z-Friends Europe, sieht dem internationalen Z-Treffen am Samstag, 18., und Sonntag, 19. März, in Geseke optimistisch entgegen. Die Aula des Schulzentrums Süd der Hellwegstadt im Kreis Soest erwartet am Samstag von 14 bis 18 und am Sonntag von 10 bis 17.30 Uhr Miniclub-Fans aus ganz Europa. „Geseke“, so Becker, „haben wir auch deshalb als Veranstaltungsort gewählt, weil es fast am Schnittpunkt der A44 und A33 liegt und somit gut erreicht werden kann.“ Dass die Stadt auch an der Hauptstrecke vom Ruhrgebiet nach Kassel liegt, soll hier nicht unerwähnt bleiben.



Foto: Becker

Es ist Z und sie fährt tatsächlich: Die Eigenbau-V36 auf Jörger-Modulen.

JUBILÄUM IN SPUR 0

50 Jahre Zuverlässigkeit

● Unser langjährger Leser Lutz Hübner aus Karlshagen sandte uns diese Fotos und ein paar Zeilen zu seinem ganz persönlichen Modellbahn-Jubiläum: „Ich bekam diese Bahn von meinen Eltern zu Weihnachten 1955 geschenkt. Es handelt sich um ein Produkt des Herstellers Stadtilm in Spur 0. Es war eine Erstausstattung mit einer Lok BR 64, einem dreiteiligen Doppelstockzug, einem Kreis sowie Transformator. Die Anlage wurde mit drei Weichen, einem Lokschuppen, einem Kohleplatz, einem Bahnsteig, zwei Bahnübergängen und drei Signalen erweitert. Auch heute noch funktionieren alle elektrischen Anlagenteile. Nun freuen sich meine Enkel über die alte Anlage!“

Foto: Hübner



Bestens gepflegt, sind die 0-Fahrzeuge noch heute betriebsfähig.

MESSE-KALENDER

17.–19. FEBRUAR:
Erlebnis Modellbau, Dresden, Messe.

9.–12. MÄRZ:
Faszination Modellbau, Sinsheim.

5.–9. APRIL:
Intermodellbau, Dortmund.

29. APRIL–1. MAI:
Modellbau 2006, Freiburg.

IMPRESSUM

VERLEGER
Hermann Schöntag

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Henning Bösherz, Jochen Frickel
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Ina Olenberg, Caroline Becker

ANZEIGEN
Hermine Maucher
Telefon (07524) 9705-40
Caroline Becker
Telefon (07524) 9705-41
Anzeigenfax (07524) 9705-45
E-Mail: anzeigen@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, J. H. Broers, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Michael Robert Gauß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Rainer Ippen, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Frank Muth, Fritz Osenbrügge, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

REDAKTION
MEB-Verlag GmbH
Modelleisenbahner
Biberacher Str. 94, 88339 Bad Waldsee
Telefon (07524) 9705-0
Fax (07524) 9705-25

ABONNENTEN-SERVICE
MEB-Verlag GmbH
Lessingstr. 20
88427 Bad Schussenried
Telefon (07583) 9265-37
Fax (07583) 9265-39
E-Mail: abo@modelleisenbahner.de
Preis des Einzelhefts: € 3,80
Jahres-Abonnement Inland:
€ 44,40
Schweiz: sFr 85,70
EU-Länder: € 55,60
Andere europ. Länder: € 62,60
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus. Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
pva, Druck und Medien-Dienstleistungen GmbH
D-76829 Landau/Pfalz

VERTRIEB
IPV Inland Presse Vertrieb GmbH
Wendenstr. 29
20097 Hamburg
Tel. 040/23711 - 0
Fax 040/23711 - 215
E-Mail: ipv@ipv-hh.de
Internet: www.ipv-online.de

Bankverbindung:
Volksbank Biberach
(BLZ 654 901 30) Konto-Nr. 117 715 000.
Anzeigenpreisliste Nr. 19, gültig ab Heft 1/2002.
Gerichtsstand ist Bad Waldsee.

ISSN 0026-7422



Foto: Geiberger

DIE FÜNFZIGER IN BEWEGTEN BILDERN

Kleinbahnromantik in H0e zaubern die Diepholzer Eisenbahnfreunde auf ihre wachsende Modulanlage.



Foto: Slg. H. Otte



Foto: Bellingrodt, Slg. Schulz

INDIGOBLAUE URLAUBSFREUDEN

In den 50er- und 60er-Jahren versprach er die Erfüllung aller Sehnsüchte: Der Touropa-Express. Hartmut Otte hat ihn als Wagenbetreuer erlebt.

Das April-Heft erscheint am **15. März** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch



Foto: Kerber

BACKSTEINE GEZÄHLT

Georg Kerbers Bahnhof von Wilzschhaus entsteht nach Vermessen des Originals.

Außerdem

Hoffnung nach EU-Beitritt

Aktuelle Bestandsaufnahme: Wie hat sich der Schienenverkehr Deutschland – Polen entwickelt?

Spielwarenmesse Nürnberg

Auf Kleinserien, Modellautos, Zubehör und Elektronik konzentriert sich Teil zwei der Berichterstattung.

Modellbahn-Fernweh

Trix Express war einer der Vorreiter: Schon früh kreisten Touropa-Wagen auf vielen Heimanlagen.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



Foto: Rickelt

WIEDERBELEBUNG

Der Rasende Roland ist seit 40 Jahren ihre Heimat: Nach zweijähriger Pause dampft 99 4802 wieder.



Foto: Slg. Rampp

UMLADE-VORGANG

Von der Schiene auf die Straße und zurück: Beim pa-Behälterverkehr kam es auf fixes Umladen an.